This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Acerca de este libro

Esta es una copia digital de un libro que, durante generaciones, se ha conservado en las estanterías de una biblioteca, hasta que Google ha decidido escanearlo como parte de un proyecto que pretende que sea posible descubrir en línea libros de todo el mundo.

Ha sobrevivido tantos años como para que los derechos de autor hayan expirado y el libro pase a ser de dominio público. El que un libro sea de dominio público significa que nunca ha estado protegido por derechos de autor, o bien que el período legal de estos derechos ya ha expirado. Es posible que una misma obra sea de dominio público en unos países y, sin embargo, no lo sea en otros. Los libros de dominio público son nuestras puertas hacia el pasado, suponen un patrimonio histórico, cultural y de conocimientos que, a menudo, resulta difícil de descubrir.

Todas las anotaciones, marcas y otras señales en los márgenes que estén presentes en el volumen original aparecerán también en este archivo como testimonio del largo viaje que el libro ha recorrido desde el editor hasta la biblioteca y, finalmente, hasta usted.

Normas de uso

Google se enorgullece de poder colaborar con distintas bibliotecas para digitalizar los materiales de dominio público a fin de hacerlos accesibles a todo el mundo. Los libros de dominio público son patrimonio de todos, nosotros somos sus humildes guardianes. No obstante, se trata de un trabajo caro. Por este motivo, y para poder ofrecer este recurso, hemos tomado medidas para evitar que se produzca un abuso por parte de terceros con fines comerciales, y hemos incluido restricciones técnicas sobre las solicitudes automatizadas.

Asimismo, le pedimos que:

+ *Haga un uso exclusivamente no comercial de estos archivos* Hemos diseñado la Búsqueda de libros de Google para el uso de particulares; como tal, le pedimos que utilice estos archivos con fines personales, y no comerciales.

+ *No envíe solicitudes automatizadas* Por favor, no envíe solicitudes automatizadas de ningún tipo al sistema de Google. Si está llevando a cabo una investigación sobre traducción automática, reconocimiento óptico de caracteres u otros campos para los que resulte útil disfrutar de acceso a una gran cantidad de texto, por favor, envíenos un mensaje. Fomentamos el uso de materiales de dominio público con estos propósitos y seguro que podremos ayudarle.

+ *Conserve la atribución* La filigrana de Google que verá en todos los archivos es fundamental para informar a los usuarios sobre este proyecto y ayudarles a encontrar materiales adicionales en la Búsqueda de libros de Google. Por favor, no la elimine.

+ *Manténgase siempre dentro de la legalidad* Sea cual sea el uso que haga de estos materiales, recuerde que es responsable de asegurarse de que todo lo que hace es legal. No dé por sentado que, por el hecho de que una obra se considere de dominio público para los usuarios de los Estados Unidos, lo será también para los usuarios de otros países. La legislación sobre derechos de autor varía de un país a otro, y no podemos facilitar información sobre si está permitido un uso específico de algún libro. Por favor, no suponga que la aparición de un libro en nuestro programa significa que se puede utilizar de igual manera en todo el mundo. La responsabilidad ante la infracción de los derechos de autor puede ser muy grave.

Acerca de la Búsqueda de libros de Google

El objetivo de Google consiste en organizar información procedente de todo el mundo y hacerla accesible y útil de forma universal. El programa de Búsqueda de libros de Google ayuda a los lectores a descubrir los libros de todo el mundo a la vez que ayuda a autores y editores a llegar a nuevas audiencias. Podrá realizar búsquedas en el texto completo de este libro en la web, en la página `http://books.google.com`

HE
2980
C4
P4
DOCUMENTS
DEPT.

UC-NRLF
$B 47 002

YC 35308

EL SUPREMO GOBIERNO DEL PERÚ

CON

MIGUEL P. GRACE

EXPEDIENTE Y DOCUMENTOS

REFERENTES

A LA EMPRESA MINERA Y FERROCARRIL DEL CALLAO
AL CERRO DE PASCO.

LIMA
IMPRENTA BACIGALUPI, CALLE DE ESPADEROS, 237
1885.

3 Contratos en uno.

Puede formarse una compañía para el [illegible]

4E2
DOCUMENT
DEPT.

CONTRATO FIRMADO

entre el Supremo Gobierno del Perú y Enrique Meiggs en 3 de Febrero de 1877, para la terminacion del Ferrocarril de la Oroya y su continuacion hasta el Cerro de Pasco, construccion del Tunel de Cerro de Pasco y explotacion de este asiento mineral.

I.

CONDICIONES GENERALES.

1.ª D. Enrique Meiggs, por sí y sus herederos y representantes legítimos se obliga: 1°. á concluir el ferrocarril del Callao á la Oroya desde el punto en que actualmente está hasta la Oroya: 2° á continuar dicha línea desde la Oroya hasta el Cerro de Pasco: 3.° á hacer en éste el nuevo socavon á que se refiere la ley de 24 de Mayo de 1861.

2.ª Para la ejecucion de estas obras se compromete D. Enrique Meiggs á buscar por su cuenta los fondos correspondientes, ya sea recibiéndolos prestados, ya formando una ó mas sociedades que se los proporcionen, ya haciendo arreglos ó combinaciones que tiendan al mismo fin.

3.ª El capital de estas obras será el de 2.400,000 £, sobre el cual garantizará el Gobierno con un interés de 7 por ciento anual por el término que se indicará mas adelante

El interés se pagará por semestres vencidos y el capital se considerará para los efectos de su amortizacion dividido de este modo: 1.800,000 £, para la conclusion del ferrocarril de la Oroya y su continuacion hasta el Cerro de Pasco; y 600,000 £ para hacer el socavon y explotar las minas.

4.ª Estas obras se realizarán con arreglo á los términos y condiciones puntualizados en las cláusulas posteriores.

II.

FERROCARRIL DEL CALLAO Á LA OROYA.

Art. único. El referido señor Meiggs se obliga á dejar completamente concluido dicho ferrocarril, con sujecion á los planos de la contrata que se celebró con él para la construccion de dicho ferrocarril, gozará el mencionado señor Meiggs, para el efecto indicado, de todos

F. 390

los privilegios concedidos en ella, quedando exentos de los derechos de importacion por todo el tiempo que dure el presente contrato, los artículos cuya nomenclatura se acompaña por separado.

III.

FERROCARRIL DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO.

Art. 1.° Esta línea se construirá con arreglo á los planos y trazo preliminar que tiene el Supremo Gobierno levantados y formados por el ingeniero D. Francisco Paz-Soldan; quedando facultado el señor Meiggs para hacer en ellos las variaciones de trazo que convengan despues de practicar los estudios definitivos; pero sometiendo esas variaciones á la aprobacion del Gobierno.

Art. 2.° Para la construccion de esta línea gozará dicho señor Meiggs de todos los derechos, privilegios y franquicias que se le conceden en la contrata de construccion del ferrocarril del Callao á la Oroya y en la presente contrata.

Art. 3.° Toda la línea desde el Callao al Cerro de Pasco, quedará expedita para el tráfico, en el término de cuatro años, contados desde que quede firmado este contrato.

IV.

SOCAVON.

Art. 1.° Hará dicho señor Meiggs el socavon de desague del Cerro de Pasco, con sujecion al plano aprobado por el gremio de mineros, que sirvió de base para dictar la ley de 24 de Mayo de 1861, y con las modificaciones que puedan resultar de los estudios definitivos que practiquen los ingenieros de la empresa y que deberán ser aprobados por el Gobierno; dicho socavon correrá, á lo menos, de cincuenta á sesenta varas mas abajo del actual socavon de Quiulacocha, con todos los ramales que el señor Meiggs ó la empresa que lo represente crea conveniente.

Art. 2.° Se empezaràn los trabajos del socavon al mismo tiempo que los del ferrocarril, y estarán concluidos, cuando mas tarde, dos años despues de que el ferrocarril sea entregado al tráfico público.

Art. 3.° Durante la construccion de esta obra gozará el señor Meiggs ó la empresa que lo represente, de todos los privilegios concedidos en los contratos de construccion de los ferrocarriles y de los que conceden las leyes de minas á las empresas mineras.

Art. 4.° Como por el hecho de perforar el socavon, debe gozar el señor Meiggs ó la empresa, ó empresas que lo representen, de todos los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventureros, adquirirá la propiedad: 1°. de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; 2°. de todas las minas que, aunque trabajadas hasta alguna profundidad, se encuentren abandonadas y no se conozcan los propietarios de ellas. La propiedad de estas minas comprenderá no solo

la zona que está sobre el socavon de Quiulacocha sino lo que se logre desaguar debajo de él.

Esta concesion se hace con arreglo á los articulos 1.°, 2.°, y 3.° título 5.°, artículo 17 título 6.°, artículo 10 título 10 de las ordenanzas de mineria.

Art. 5.° Se le adjudicará igualmente: 1.° la potencia hidráulica de las aguas del socavon de Quiulacocha, sin perjuicio de los derechos que sobre ella tengan algunos mineros hasta la fecha; 2.° las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada Rumai-llama, en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convengan poner en ella, en la extension de una milla desde la salida del socavon; quedando despues dichas aguas á beneficio de los que quieran hacer uso de ellas.

Art. 6.° La compañia que se forme para la construccion del socavon y explotacion de las minas, gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las compañías de minas.

Art. 7.° Durante la construccion del nuevo socavon tendrá el señor Meiggs ó quien lo represente el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mezapata y la bomba existente en la lumbrera de Lauricocha, y colocará una ó mas bombas en los lugares convenientes para desaguar los planes inundados del Tajo de Santa Rosa, ó de otros distritos, á su eleccion. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se le presenten y le correspondan segun las cláusulas de este contrato.

Art. 8.° Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se le concede el libre uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad de ninguna clase: 1.° del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones; 2.° de las lumbreras de Mezapata, Yauricocha y Huancapurco.

Se le concede ademas, la propiedad sin gravámen, cargo ó responsabilidad: 1.° de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mezapata y Yauricocha; 2.° de la máquina de Huancapucro; 3.° de las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposicion y que se hallan en el Cerro y en el paraje de Conan.

Art. 9.° En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que haga uso el señor Meiggs ó quien lo represente, entregará el 5 por ciento durante los diez primeros años, y el 2 y medio por ciento en los siguientes, de todos los minerales que explote, de entre los que se le adjudiquen con arreglo á la cláusula 3ª Esta parte la pondrá à su costa, afuera de las minas y libre de todo gasto, á disposicion del gremio de mineros.

Art. 10. Todos los mineros que conserven la propiedad de sus minas al empezar las obras de la empresa que representa el señor Meiggs, tendrán el derecho de seguir explotàndolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quinlacocha, sino tambien los planes inundados de sus minas; ó podrán ceder la explotacion de la parte inundada de ellas.

Art. 11. Si prefieren ceder la explotacion de la parte inundada de sus minas, podrà explotarlas el señor Meiggs ó la empresa que lo represente por su cuenta, y les darà el 25 por ciento de los minerales que saque de ellas. Este 25 por ciento les será entregado fuerá de las minas sin gravámen alguno.

Art. 12. Los que quisieren explotar las àreas de la zona inundada comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo en las siguientes condiciones: 1ª harán saber à D. Enrique Meiggs ó á la empresa que lo represente su determinacion antes que éste haya principiado los trabajos de desague, con cuyo objeto avisará con sesenta dias de anticipacion, cuando deba empezar los trabajos; 2ª le pagarán, como contribucion de desague, la quinta parte de todos los minerales que exploten de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravàmen alguno; 3ª hará los trabajos con arreglo á las ordenanzas, fortificándolos debidamente; 4ª no tendrá dicho señor Meiggs ó sus representantes responsabilidad alguna por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de casos fortuitos ó fuerza mayor.

Art. 13. Para el trabajo de estas minas se observarán las reglas siguientes: 1ª los mineros no invadirán con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada comprendida bajo el nivel del socavon de Quinlacocha; si así lo hicieren perderán en favor de Meiggs ó sus representantes, como lo disponen las ordenanzas, todos los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavon; 2ª para evitar estas invasiones, tendrá dicho señor Meiggs por sí ó sus representantes, el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, los laboreos y frontones que se están explotando por ellos; y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento, la Diputacion de minería prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de ésta lo hará la autoridad política.

Art. 14. Los mineros tendrán obligacion de permitir á dicho señor Meiggs ó á quien lo represente, el uso de las lumbreras particulares que tengan, y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior de ellas hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil sus empleados dependientes y trabajadores cuando sea preciso hacer á su costa cañones de ventilacion y comunicacion para los laboreos de la empresa. Estos cañones de ventilacion se harán con arreglo á las ordenanzas y á las prescripciones de la ciencia, y será responsable dicho señor Meiggs ó la empresa que los represente de los daños que pudieran sufrir los mineros por falta de cumplimiento de esas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna por los daños que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos, podrán solicitar el auxilio de la Diputacion de mineria ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Art. 15. Cualquiera diferencia entre los mineros y la empres, acerca de la inteligencia y extension de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores

nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia, y su fallo será inapelable.

Art. 16. Todos los derechos y concesiones que en el presente capítulo se otorgan á Meiggs, se entienden concedidos á éste ó á la empresa que lo represente, para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

V.

GARANTIA DEL SUPREMO GOBIERNO.

Art. 1.° El Supremo Gobierno le concede, como vá dicho al referido señor Meiggs, la facultad de formar una sociedad para todas las obras á que esta propuesta se refiere, ó sociedades parciales que se encarguen de la ejecucion de dichas obras, emitiendo bonos ú obligaciones hipotecarias sobre los ferrocarriles y minas materia de este contrato hasta la cantidad garantizada.

Art. 2.° Las acciones de la compañia ó compañias que se formen y los bonos ú obligaciones que se emitan, contendrán la garantía del interés del 7 por ciento dada por el Supremo Gobierno. Esta garantía será firmada en representacion del Gobierno, por el Ministro del Perú en el lugar en que se haga la operacion, y en representacion de Meiggs por la persona ó personas que éste comisione.

Art. 3.° El fondo para el servicio de la garantía y amortizacion á su vez, de los capitales, se formará:

1.° Con 200,000 toneladas de guano:

2.° Con los productos libres del ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco:

3.° Con los derechos de exportacion de numerario, metales y minerales establecidos ó que en adelante se establezcan; y

4.° Con los productos de las minas de que despues se hablará.

Este fondo de garantía y amortizacion se recaudará y aplicará como se determina en las cláusulas siguientes.

Art. 4.° Las 200,000 toneladas de guano de que habla el artículo anterior, destinadas al objeto indicado, se exportarán para los Estados Unidos por D. Enrique Meiggs y las venderá en ese mercado como consignatario del Gobierno, con las condiciones que se detallarán en resolucion separada, y salvando los derechos de la actual compañia consignataria de guano de los Estados Unidos. En el caso de que D. Enrique Meiggs quiera adquirir los derechos de la compañia consignataria de guano en los Estados Unidos, el Gobierno lo faculta para hacer los arreglos convenientes con dicha compañia á fin de obtener dichos derechos.

El producto neto de las 200,000 toneladas de guano, se entregará trimestralmente á los agentes del Gobierno, encargados de satisfacer la garantía de 7 por ciento y la amortizacion respectiva.

Art. 5.° Los derechos de exportacion que se cobren en los puertos de la República, sobre el numerario, metales y minerales que se ex-

porten al extrangero, se remitirán mensualmente al agente ó agentes de que habla el artículo anterior en su última parte.

Art. 6.° La conservacion y explotacion de la línea férrea del Callao hasta el Cerro de Pasco, correrá á cargo de D. Enrique Meiggs ó de quien lo represente debidamente, quien aplicará todos sus productos libres á constituir el fondo de garantía y de amortizacion de que se habla en la cláusula 7ª

Del producto bruto de la línea férrea tendrá derecho D. Enrique Meiggs de cobrar 5 por ciento por comision de administracion. El Gobierno podrá inspeccionar esta administracion por medio de los empleados que tenga á bien nombrar.

Art. 7.° De todos los minerales que se extraigan de las minas del Cerro de Pasco, á consecuencia de los trabajos de la empresa, se cobrará el 5 por ciento sobre su valor, y se aplicará al fondo de garantía.

Los minerales que paguen este derecho podrán ser exportados al extrangero sin pagar ningun nuevo derecho de exportacion.

El derecho sobre los minerales será recaudado por Meiggs ó quien lo represente legalmente, y principiará á cobrarse desde que la línea férrea llegue al Cerro de Pasco.

Art. 8.° Del fondo de garantía que se forme segun las cláusulas precedentes, se tomará semestralmente lo necesario para cubrir el interés del 7 por ciento sobre los 2.400,000 libras garantidas.

El sobrante que semestralmente resulte, se aplicará á la amortizacion del capital de 1.800,000 libras garantizadas para la construccion de los ferrocarriles.

Art. 9.° Si los productos de las minas, despues de deducidos los gastos de explotacion, la parte adjudicada al gremio de mineros y el derecho de 5 por ciento sobre los minerales, diesen á la empresa el 7 por ciento del capital de 600,000 libras no se tomará para este objeto, parte alguna del fondo de garantía, que en este caso se aplicará íntegro al pago de los intereses y amortizacion del millon ochocientas mil libras de los ferrocarriles.

Art. 10. De los productos netos que se obtengan de las minas que Meiggs ó la empresa que lo represente explote por sí ó por otra persona, se dará al Gobierno semestralmente el 25 por ciento. Si estos productos netos pasasen de 500,000 libras se le dará el 30 por ciento, si pasasen de 1.000,000 de libras percibirá el Gobierno el 40 por ciento; y si pasasen de 1.600,000 libras el 50 por ciento. Se entiende por productos netos, lo que sobre despues de deducir los gastos de explotacion y conservacion de las minas, el 5 por ciento para el fondo de garantía, y el 7 por ciento sobre las 600,000 libras que forman el capital para el socavon y explotacion de las minas. Para fijar la suma que corresponde al Gobierno, segun este artículo, servirá de base el balance semestral que formará la empresa.

Art. 11. La suma que corresponda al Gobierno, segun el artículo anterior, se aplicará á la amortizacion extraordinaria de los 1.800,000 libras para construccion de los ferrocarriles que se garantizan, y tan

pronto termine esa amortizacion, dicha suma quedará á la libre disposicion del Gobierno.

Art. 12. Amortizado que sea el capital de 1.800,000 libras destinado á los ferrocarriles, dejará de cobrarse el 5 por ciento para el fondo de garantía.

Art. 13. Las minas con su socavon serán propiedad de la empresa y cuando los dividendos por utilidades, repartidos entre sus accionistas asciendan á 600,000 libras cesará la garantía del Estado sobre esa cantidad, quedando de todos modos extinguida á los diez años de firmado este contrato.

Art. 14. Tan pronto como haya sido amortizado el capital de 1.800,000 libras garantizado para los ferrocarriles, cesará la administracion del contratista señor Meiggs, ó quien lo represente, y la línea del Callao al Cerro de Pasco entrará definitivamente al poder del Gobierno.

Art. 15. Las máquinas, herramientas, útiles, víveres y demas cosas necesarias para la construccion y explotacion del ferrocarril y para la construccion del socavon y explotacion de las minas, serán conducidas gratuitamente por el mismo ferrocarril, miéntras dure la administracion de Meiggs de las líneas del Callao al Cerro de Pasco.

Art. 16. El contratista presentará al Gobierno la tarifa del ferrocarril para su aprobacion, y aprobada que sea se agregará á la escritura y formará parte íntegramente de la contrata.

En esta tarifa se fijará al trasporte de carbon que se extraiga del Cerro de Pasco ó de otros lugares del Perú, el 33 por ciento menos de lo que se fije al trasporte de cualquiera carga.

Art. 17. La garantía empezará á correr á medida que se vaya invirtiendo el capital y en las proporciones que designen los ingenieros del Gobierno de acuerdo con el contratista.

Art. 18. Si todos los fondos á que esta propuesta se refiere no fuesen suficientes para cubrir el interés del 7 por ciento de los 2.400,000 libras el Supremo Gobierno reintegrará el déficit, deduciéndolo de las rentas generales de la Nacion y comprometiendo para este reintegro la fé de la República.

Art. 19. Con el fin de favorecer el desarrollo del ferrocarril de la Oroya y Cerro de Pasco y de acrecentar sus ingresos, tendrá Meiggs ó la empresa que lo represente el derecho de hacer por su cuenta propia los ramales que partiendo de cualquier punto vayan al Chanchamayo, Tarma ú otro punto del interior ó de la costa. Sobre estos ramales tendrá privilegio exclusivo por 25 años y propiedad por 99 años

En caso de que el Gobierno quisiese hacer por su cuenta dichos ramales, le concederá la preferencia para su construccion por el tanto que ofreciere cualquier otro contratista.

Art. 20. Se obliga D. Enrique Meiggs á pagar al Estado, el importe de los derechos que éste tiene sobre el Ferrocarril mineral del Cerro de Pasco. El importe que deba pagar Meiggs por dicho ferrocarril, será deducido de lo que se le adeude á la terminacion de los ferrocarriles de Chimbote á Huaraz y de Juliaca al Cuzco.

Lima, Febrero 24 de 1877.

Manifestando el empresario constructor del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y del socavon de desagüe de este mineral en el recurso que precede que se ha omitido en la escritura pública del contrato de las referidas obras la insercion de la nomenclatura de los artículos de importacion que deben ser excepcionados de derechos fiscales y municipales, como lo establece el artículo único capítulo II del referido contrato; se resuelve: que los artículos que gozan de la excepcion de derechos fiscales, municipales y de puerto ó muellaje son los siguientes:

Locomotoras, maquinarias y sus útiles.—Durmientes.—Rieles.—Pernos, pinturas, planchas y clavos.—Herramientas de todas clases, acero. Material rodante.—Carros de todas clases y sus repuestos.—Maderas, fierros y demas útiles para la construccion de estaciones y casas de trabajadores.—Toda clase de instrumentos y útiles para ingenieros.—Pólvora, guias, dinamita y sus cápsulas y cualquiera otra materia explosiva para minas.—Materiales y útiles para telégrafo.—Víveres para trabajadores, como carne fresca ó salada, papas, arroz, ají, manteca, grasa, pescado seco, frejoles, alverjas, garbanzos, frangollo, huesillos, galleta, harina y aceite de olivo.—Toda clase de forraje para bestias. —Aceite para alumbrado y para máquinas.—Carbon y cualquier otro combustible, como petróleo, leña, turba, etc.

El contratista está obligado á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere la nomenclatura expresada, haciendo la introduccion, solo en la cantidad necesaria, segun las circunstancias y exigencias de las obras, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver el contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes. Pase al Ministerio de Hacienda para que disponga se agregue el presente decreto á la escritura pública del contrato de la materia como parte complementaria de ella.

Comuníquese y regístrese.

Rúbrica de S. E.—COTERA.

B.

ARRENDAMIENTO DEL FERROCARRIL CENTRAL TRASANDINO.

EL SUPREMO GOBIERNO

A LA

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LA OROYA Y MINERAL DE PASCO.

1880

En Lima catorce de Abril de mil ochocientos ochenta: ante mí el infrascrito Escribano y testigos que al final se nominarán, fueron presentes de una parte el señor Don Juan de Dios Rivero, vecino de esta Capital, mayor de edad, de estado casado, actual sub-Secretario de Administracion en el ramo de Hacienda, que procede en nombre y representacion del Estado; y de la otra el señor Don Juan Gilberto Meiggs, natural de Estados Unidos de Norte América, mayor de edad, del mismo estado, de ejercicio Empresario, inteligente en el idioma castellano y hábil para contratar, que procede tambien en representacion de la Compañia denominada "Ferrocarril de la Oroya y Mineral del Cerro de Pasco," á quienes de conocer doy fé, y dijeron: que elevase á instrumento público la minuta que al efecto me entregaron y cuyo tenor literal es como sigue:

MINUTA.—Secretaría de Hacienda y Comercio—Lima, Abril catorce de mil ochocientos ochenta—Señor Don Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.—Sírvase Usted extender en su registro de escrituras públicas, una de arrendamiento que el Supremo Gobierno hace del Ferrocarril Central Trasandino desde el Callao hasta Chicla á favor de Don Juan G. Meiggs representante de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, en los términos y bajo las condiciones que se expresan en la suprema resolucion fecha de ayer, cuyo tenor es como sigue:—"Visto la precedente propuesta; y teniendo en consideracion: Primero, que mientras se efectúa la adjudicacion á los Tenedores de Bonos peruanos del Ferrocarril del Callao á Chicla, es urgente poner correctivo á las desfavorables condiciones para el Estado, en que por el contrato de tres de Enero de mil ochocientos setenta y siete, se halla actualmente dicho Ferrocarril: Segundo, que dada la existencia del referido contrato para modificarlo, era inevitable llegar á comun acuerdo entre los contratistas, y el Gobierno, á lo que se han allanado estos, segun aparece de la mencionada propuesta, y al nuevo contrato relativo al Ferrocarril y socavon de Pasco, celebrado en la fecha; se resuelve: concédese en ar-

rendamiento al proponente, el Ferrocarril del Callao á Lima y Chicla bajo las condiciones siguientes:

Primero.—Dicho arrendamiento solo tendrá efecto, en el caso de no realizarse la adjudicacion á los tenedores de bonos peruanos, hecho por el Gobierno, en siete de Enero último ó miéntras se lleve á la práctica la adjudicacion.

Segundo—En el primero de estos casos, el arrendamiento será de diez años, contados desde la fecha, y en el último hasta que tenga lugar la entrega del camino.

Tercero: La merced conductiva será de cinco mil Libras Esterlinas (5,000 £ E.) en cada año.

Cuarto—En la locacion se comprende, el uso de todas las Estaciones, máquinas, carros y toda clase de propiedades del Estado en esa via, y sus accesorios, conforme al respectivo inventario que se formará de ella.

Quinto—El máximo de las tarifas, cuyas especificaciones, se darán por el Gobierno, será el contenido en la presente propuesta; pero es entendido, que mientras duren las actuales circunstancias del pais, solo podrán ser cobradas por mitad.

Sesto—Los gastos de conservacion y explotacion del Ferrocarril, serán por cuenta de la Empresa, salvo el caso de gastos por daños graves provenientes de casos fortuitos, por terremotos, innundaciones ú otros accidentes extraordinarios.

Sétimo.—Reclamando el contratante un crédito contra el tesoro por la suma de *treinta y cinco mil seiscientas siete Libras Esterlinas, siete chelines y dos peniques*, (35,607 L. E., 7 ch. 2 p.) por obras hechas en la via, en conformidad á su anterior contrato, el arrendamiento se aplicará de preferencia al pago de este crédito una vez comprobado y liquidado.

Octavo.—El Gobierno se obliga á cubrir al arrendatario el saldo líquido que á su favor existiese al entregar el camino á los tenedores de Bonos, en virtud de la adjudicacion mencionada.

Noveno.—Si dentro de un año, los mencionados tenedores de bonos no conviniesen por su parte en tal adjudicacion, el arrendatario, tendrá el derecho de hacer suya la línea, pagando en Bonos de la deuda Externa peruana su costo original del Callao á la Oroya.

Décimo.—Este derecho solo lo tendrá el arrendatario por un año, contado desde la fecha en que fuese declarada sin efecto la adjudicacion á los tenedores de bonos. Pase á la subsecretaria de administracion para que proceda á extender la correspondiente escritura pública de arrendamiento, sirviendo para ello de minuta los términos de la presente resolucion, que se registrará y publicará.—Rúbrica de su Excelencia—Barinaga. Insertará Ud. en la escritura la propuesta que en fojas dos corre en el expediente de la materia, y que al efecto le acompaño.—Usted agregará las claúsulas de estilo, necesarias para la validez y seguridad de la presente escritura, y fecho pasará un testimonio de ella á este despacho—Dios guarde á Usted—Juan de Dios Rivero—Juan G. Meiggs—Exelentísimo Señor.—Juan G. Meiggs, en

representacion de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, tengo el honor de presentar para la aceptacion de Vueselencia. un proyecto de contrato para el arrendamiento del Ferrocarril Central Trasandino, desde el Callao hasta Chicla, bajo las condiciones siguientes:

ARRENDAMIENTO DEL FERROCARRIL
ENTRE CALLAO Y CHICLA.

ARTICULO PRIMERO—La entrega efectiva del Ferrocarril de la Oroya, en el estado en que se encuentra, segun lo espresa el supremo decreto de siete de Enero de mil ochocientos ochenta, esto es, desde el Callao hasta Chicla, solo tendrá lugar una vez que los Tenedores de Bonos de la deuda externa del Perú hayan aceptado la línea en cambio de bonos, y se hubiese pagado tambien á la Compañia por el Gobierno, el valor de los trabajos ejecutados desde Anchi para arriba que han sido hechos á su costa, desde el tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, fecha del contrato vigente. Esta suma que segun las cuentas presentadas, asciende á *treinta y cinco mil seiscientas y siete Libras Esterlinas, siete chelines y dos peniques* (35,607 L. E. 7 ch. 2 p.) una vez liquidada, será reembolsada á la Compañia del modo siguiente:

ARTICULO SEGUNDO—El Supremo Gobierno dá en arrendamiento á la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, la línea férrea Trasandina desde el Callao hasta Chicla, por el término de diez años, contados desde la fecha en que principie á regir la tarifa definitiva que se estipula en este contrato. La Compañia pagará al Gobierno por arrendamiento de dicho camino la merced conductiva de cinco mil Libras Esterlinas (5,000 L. E.) por año, cuya suma se deducirá anualmente del saldo que la liquidacion arriba mencionada, arroje á favor de la compañia hasta su total amortizacion, despues de la cual seguirá pagando el arriendo estipulado de cinco mil Libras Esterlinas por anualidad vencidas. Si antes de cancelar dicho adeudo el Supremo Gobierno quisiese hacer entrega de dicho Ferrocarril á los tenedores de bonos, es entendido que dicha entrega no podrá verificarse sin que préviamente se haya pagado á la Compañia, el saldo que se le adeude en esa fecha deducidas las sumas devengadas por arrendamientos.

ARTICULO TERCERO.—En la locacion del Ferrocarril se comprende el uso de todas las estaciones, máquinas, carros y toda clase de derechos y propiedades del Estado sobre esa via férrea y sus accesorias.

ARTICULO CUARTO.—Se conviene tambien, en que durante la locacion, la Compañia estará exenta del pago de toda contribucion fiscal, municipal ó impuesto de cualquiera otra naturaleza, y asi mismo, que no pagará derecho ninguno de importacion sobre todos los artículos y objetos mencionados en la cláusula primera, capítulo tercero del contrato de esta fecha para la prolongacion del Ferrocarril de la Oroya, desde Chicla hasta la Oroya y Cerro de Pasco, la prolongacion

del socavon de Rumiallana y el laboreo de las minas de dicho distrito mineral.

ARTICULO QUINTO—Los gastos de conservacion y explotacion del Ferrocarril, serán de cuenta de la Empresa, salvo en los casos en que los daños y gastos consiguientes provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

ARTICULO SEXTO—Es entendido que este arrendamiento empezará á correr desde la fecha en que se firme la escritura de este contrato, y que miéntras dure la guerra con Chile se cobrará la mitad de la tarifa estipulada en el artículo siguiente.

ARTICULO SETIMO—Las bases de las Tarifas definitivas, cuyos pormenores se aprobarán por decreto especial del Supremo Gobierno, que regirán en el Ferrocarril Trasandino entre el Callao y Chicla, serán las siguientes:

TARIFAS DEFINITIVAS DEL FERROCARRIL CENTRAL TRASANDINO.

PASAJES.

	Por Kilómetro	
	PLATA.	
	PRIMERA CLASE.	SEGUNDA CLASE.
Primera seccion entre Callao y Chosica	8 centavos.	1½ centavos.
Segunda seccion entre Chosica y Chicla	6 centavos.	4 centavos.
	1000 kilógramos	por kilómetro.

FLETES.	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
Primera seccion entre el Callao y Chosica	12 centavos	10 cents.	8 cents.
Segunda seccion entre Chosica y Chicla	18 centavos	16 cents.	14 cents.

Articulo octavo—Si los tenedores de Bonos de la Deuda Externa del Perú no aceptasen dentro de un año, contado desde la fecha del presente contrato, la adjudicacion de los Ferrocarriles del Estado que les ofrece el decreto supremo de siete de Enero de mil ochocientos ochenta, el Supremo Gobierno concede á la Empresa el derecho de adquirir la propiedad de la línea del Ferrocarril, desde el Callao hasta Chicla, con todos sus accesorios, por el costo original hasta la Oroya, que será pagado al Estado en Bonos de la deuda Externa á la par; pero si la Empresa no ejerce este derecho dentro de dos años, contados desde esta fecha, éste caducará. Lima, Abril trece de mil ochocientos ochenta.—Juan G. Meiggs.

Bajo los términos de la minuta y propuesta insertas, queda perfeccionado y elevado á instrumento público, el contrato de arrendamiento á que ella se refieren; ofreciendo ambas partes contratantes no contradecirlo en manera alguna y cumplir fielmente su tenor. Y yo el Escribano doy fé: que la citada minuta queda egregada á su respectivo legajo con el fólio veinte y cuatro al veintiseis: que el poder con que procede el Señor Don Juan G. Meiggs se halla copiado en la escritura otorgada ayer sobre construccion y prolongacion del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y socavon de ese Mineral, corriente á fojas ochenta y dos de este protocolo: que he cumplido con lo dispuesto en los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos Civil; y que instruidos los comparecientes del objeto y resultado de este instrumento por la lectura que de todo él les hice, los ratifican y firman, siendo testigos don Marcelo Vallejos, don Moisés Pizarro y don Nicanor Ayulo, todos vecinos de esta capital, mayores de edad, á quienes tambien doy fé de conocer.—Juan de D. Rivero.—Juan G. Meiggs.—Nicanor Ayulo.—Marcelo Vallejo.—Moisés Pizarro.—Ante mí—Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

Está conforme con su original, que se halla á fojas ciento cuatro vuelta, de mi protocolo de Hacienda, del bienio de mil ochocientos ochenta y uno al que me remito.—En fé de lo cual, expido este décimo tercio testimonio que signo y firmo despues de confrontado y correjido segun ley, en fojas catorce útiles, en Lima á diez y ocho de Marzo de mil ochocientos ochenta y cuatro.—Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.

Contrato N. 934, Folio 545.

TRASPASO.

LA COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LA OROYA Y MINERAL DE PASCO

AL SEÑOR MIGUEL P. GRACE.

En Lima Enero veinte de mil ochocientos ochenta y cinco. Ante mí el Escribano que suscribe y testigos que suscribirán, parecieron los señores Minor K. Meiggs, Alejandro R. Robertson, Cárlos Watson, Felipe Varela y Valle, Guillermo H. Cilley, Jacobo Backus, J. L. Thorndike y Miguel P. Grace, todos mayores de edad, vecinos de esta Capital, instruidos en el idioma castellano, hábiles para contratar segun la ley, á quienes de conocer doy fé y piden, se eleve á escritura pública la minuta que presentan y su tenor dice.—Señor Secretario—Sírvase Usted extender en su registro de escrituras públicas una por la cual conste, que la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco y Don Alejandro R. Robertson han ajustado con Don Miguel P. Grace el traspaso de los contratos que en seguida se expresan, y para cuya cabal inteligencia se hace la siguiente exposicion: Don Enrique Meiggs, por contrato de diez y ocho de Diciembre de mil ochocientos sesenta y nueve, se encargó de la construccion por cuenta del Estado del Ferrocarril del Callao á la Oroya. Concluidas las secciones comprendidas entre el Callao y Chicla, fueron entregadas al Supremo Gobierno, quien tomó posesion de ellas arrendándolas desde luego. Por falta de los fondos necesarios, el Supremo Gobierno no pudo hacer concluir la línea hasta la Oroya, y expidió los Supremos decretos de doce y veinte y cuatro de Enero de mil ochocientos setenta y siete, aprobatorios del contrato que celebró con el señor Meiggs, y que fué elevado á escritura pública el tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, destinado á terminar los trabajos de la seccion de Chicla á la Oroya, á prolongar el Ferrocarril hasta el Cerro de Pasco y á realizar la apertura del nuevo socavon á que se refiere la ley de veinte y cuatro de Mayo de mil ochocientos sesenta y uno. Algunos meses despues, el señor Meiggs adquirió en remate público el Ferrocarril Mineral del Cerro de Pasco, con todo lo que le pertenece segun el inventario de entrega de diez y nueve de Setiembre de mil ochocientos setenta y siete. A la muerte del señor Meiggs, acaecida en treinta de Setiembre de mil ochocientos setenta y siete, él era dueño absoluto del referido Ferrocarril y estaba en posesion del mencionado contrato de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete. Por la cláusula veinte y siete de su testamento instituyó un Directorio

ejecutor para el cumplimiento, entre otros contratos relativos á diversas líneas férreas, el ya citado de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, de la Oroya. El Directorio ejecutor procedió desde luego á formar una sociedad anónima que se encargase del cumplimiento de ese contrato. La Sociedad quedó organizada y constituida en los términos que aparecen de las escrituras públicas de seis y veinte y nueve de Diciembre de mil ochocientos setenta y siete, estendidas en el registro del Escribano Don Francisco Palacios, y comenzó desde luego á funcionar bajo la razon social de "Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco." Don Juan G. Meiggs, á mérito del poder que la Compañia le confirió en catorce de Agosto de mil ochocientos setenta y nueve y con el objeto de allanar algunas dificultades con que se tropezaba en la ejecucion del contrato por parte del Gobierno, solicitó de éste que se modificara dicho contrato de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete. Pendiente aun la solicitud, la Compañia celebró con el referido señor Don Juan G. Meiggs el contrato elevado á escritura pública de dos de Abril de mil ochocientos ochenta ante el Escribano Don Francisco Palacios. El señor Meiggs llegó á ajustar con el Supremo Gobierno dos contratos: uno de trece de Abril de mil ochocientos ochenta, modificando en parte el de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, y otro de catorce de Abril del propio año de mil ochocientos ochenta, estipulando el arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla y las condiciones á que quedaba sujeto ese arrendamiento. Finalmente Don Juan G. Meiggs trasfirió á Don Alejandro R. Robertson, por escritura otorgada en Lóndres el treinta de Octubre del año próximo pasado de mil ochocientos ochenta y cuatro, el contrato de dos de Abril de mil ochocientos ochenta, que celebró con la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco. Encontrándose las cosas en este estado, la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco y D. Alejandro R. Robertson, han convenido con D. Miguel P. Grace en traspasarle, como en efecto le traspasan por la presente escritura, los contratos celebrados con el Supremo Gobierno del Perú en tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, en trece y catorce de Abril de mil ochocientos ochenta, referentes, el primero, á la conclusion del Ferrocarril de la Oroya y prolongacion hasta el Cerro de Pasco y construccion del socavon Rumiallana; el segundo, á las modificaciones que introdujeron las partes de comun acuerdo en el dicho contrato de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, y el tercero, al arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla, como tambien la propiedad del Ferrocarril Mineral del Cerro de Pasco y los derechos que se derivan del balance de los libros del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, al treinta y uno de Agosto del año próximo pasado de mil ochocientos ochenta y cuatro, declarando solemnemente, tanto D. Alejandro R. Robertson, como la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, que nó se reservan ningun derecho ni para sí mismos, ni para aquellos cuyos derechos representan y que el expresado D. Miguel P. Grace toma y queda en posesion de todos los derechos

y obligaciones que nacen de los tres contratos cuyas escrituras se encuentran en el rejistro del escribano público D. Claudio José Suarez, siendo especialmente entendidas y convenidas las cláusulas que siguen:

Primera.—Que en este traspaso, no solo se comprenden los derechos que nacen de los tres contratos antes mencionados sobre construccion del socavon de Rumiallana y conclusion, prolongacion y arrendamiento del Ferrocarril de la Oroya, sino tambien el Ferrocarril Mineral del Cerro de Pasco y á todas las dependencias, estaciones, talleres, edificios, materiales existentes en ambas líneas, los trabajos hechos en ellas, en el asiento mineral de Pasco y en el socavon de Rumiallana.

Segunda.—Se comprenden tambien en este traspaso las minas de que se ocupan los contratos cedidos, las bombas, máquinas, útiles, la maquinaria y estampas existentes en la Chosica, etc., pues los endosantes no se reservan ningun derecho, ni sobre los contratos, ni sobre los Ferrocarriles, ni sobre los materiales, ni sobre las obras trabajadas, ni sobre cosa alguna.

Tercera.—Don Miguel P. Grace acepta el traspaso de los contratos mencionados, de las obras que con motivo de ellos se han realizado hasta la fecha y de los materiales y demas cosas antes especificadas, y se obliga á pagar por todo: 1.° la cantidad de trescientas setenta y ocho mil libras nominales, en vales por acciones de la misma Compañia que él forme en Estados Unidos ó en Europa para el traspaso de los contratos referidos, los cuales se recibirán por su valor nominal. 2.° á entregar á Don Juan G. Meiggs ó á sus representantes ó apoderados, la cantidad de tres mil libras esterlinas, que se tomarán del producto líquido, del Ferrocarril de la Oroya, si lo hubiere, por el plazo fijo de cinco años, que se contará desde el 15 de Agosto del año próximo pasado de mil ochocientos ochenta y cuatro, y en caso de que no bastaren los productos líquidos, Don Miguel P. Grace, no estará obligado á entregar las anualidades antedichas, sino hasta la cantidad á que alcansen dichos productos líquidos en los cinco años expresados. 3.° á entregar á Don Alejandro R. Robertson las mil ochocientas veinte libras esterlinas que dicho Robertson pagó á Don Juan G. Meiggs, segun contrato de treinta de Octubre del año próximo pasado de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Cuarta.—La Compañia de que se ocupa el inciso primero de la cláusula precedente, se formará dentro del plazo de dos años y con un capital que no exeda de tres millones de libras esterlinas, inclusas las actuales acciones. Si el Sr. Grace no pudiese organizar la nueva Compañia en ese plazo, devolverá á la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, el material que hoy es de la exelusiva pertenencia de ésta; y la devolucion la hará con arreglo al inventario que se forme para recibir esos materiales, interviniendo en su faccion un representante del Gobierno, á fin de que desde ahora se distinga lo que es de la propiedad de éste, de lo que pertenece á aquella, siendo entendido que el señor Grace no responde, en tal caso, del deterioro

causado por el tiempo, ni de los daños que provengan de fuerza mayor ó de casos fortuitos.

Quinta.—Tambien queda convenido entre las partes contratantes: 1.° que la entrega de los títulos de las nuevas acciones que deben cambiarse por los vales provisionales que desde luego se entreguen, se hará en la oficina principal que instale en Estados Unidos ó en Europa la nueva compañia que establezca Don Miguel P. Grace, ó en esta Capital en la casa de los señores Grace Brothers y Compañia luego que se haya constituido en debida forma y dado principio á la construccion de las obras contratadas. 2.° que Don Miguel P. Grace no asume ninguna de las obligaciones ó deudas que Don Alejandro R. Robertson, Don Juan G. Meiggs, la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, el Directorio ejecutor de los contratos de Don Enrique Meiggs y el mismo Don Enrique Meiggs, hubiesen contraido separada ó conjuntamente con motivo de la ejecucion de los contratos traspasados, y que no le corresponden mas obligaciones que las que se derivan de esta escritura. 3.° que, en consecuencia, Don Alejandro R. Robertson y la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, quedan obligados á la eviccion y saneamiento y por consiguiente á responder y cubrir cualesquiera responsabilidades que se hubiesen contraido con motivo de los contratos traspasados y de la ejecucion de las obras á que ellos se refieren, y se obligan á defender á su costo cualesquiera cuestiones ó juicios promovidos ó que se promovieren y á cubrir y pagar con su propio dinero las responsabilidades que judicial ó extrajudicialmente resultaren, y á tomar en cada caso que ocurriere las medidas que sean necesarias para que D. Miguel P. Grace no tenga ni el mas leve inconveniente en la ejecucion de los contratos que se le trasfieren, 4.° que Don Miguel P. Grace es enteramente libre para elejir la clase de sociedad que deba encargarse de la ejecucion de los contratos traspasados y organizarla de la manera que lo estime mas conveniente y sin intervencion de ningun género de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y mineral de Pasco, ni de alguno de sus accionistas, ni de Don Juan G. Meiggs, ni de Don Alejandro R. Robertson, ni de Don Guillermo H. Cilley, ni de persona alguna, 5.° que Don Guillermo H. Cilley, que firma esta escritura, por lo que toca á sus intereses particulares, declara tambien que acepta el traspaso á que ella se refiere y todas sus condiciones y que no se reserva ninguno de los derechos que se derivan de la escritura de sociedad ajustada con Don Juan G. Meiggs en trece de Abril de mil ochocientos ochenta, cuya escritura la dá por fenecida y de ningun valor, segun el convenio celebrado al efecto con el representante de Don Juan G. Meiggs.

Sexta—En consecuencia, la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, declara que tiene recibidos los vales provisionales por acciones representativas por valor de este traspaso, que no le queda ningun derecho emanado de los contratos trasferidos y que solo podrá ejercitar en lo futuro el derecho de exijir la entrega de las acciones en los términos que en dichos vales se expresen.

Sétima—Don Alejandro R. Robertson declara haber recibido de Don Miguel P. Grace, á su entera satisfaccion, las mil setecientas veinte libras antes mencionadas, y otorga por ello, á favor del referido don Miguel P. Grace, la correspondiente carta de pago.

Octava.—Mientras Don Miguel P. Grace organiza la Empresa ó Compañia que se encargue de los Ferrocarriles de que se ocupa este contrato, la administracion de dichos Ferrocarriles correrá á su cargo, y sus productos y obligaciones corresponderán á esa nueva Compañia, á quien rendirá la cuenta respectiva.

Novena.—Los tenedores de vales provisionales que el señor Grace dé y que se canjearán por las acciones de la nueva Compañia, tendrán participacion en las utilidades que hubiese hasta la formacion de la nueva Compañia y las acciones que se reciban en canje de estos vales serán en todo iguales á las demas acciones que se emitan.—Sin agregar mas cláusulas, sírvase Usted estender esta escritura—Lima, Enero veintiocho de mil ochocientos ochenta y cinco. — Felipe Varela y Valle—Guillermo H. Cilley—Jacobo Backus—J. L. Thorndike—M. K. Meiggs—Alejandro R. Robertson—Cárlos Watson—Miguel P. Grace—Queda elevada á escritura pública la minuta trascrita y agregada á su lejajo con el mismo número y folio de la presente, en la que se afirman y ratifican los otorgantes, leida que les fué por mí el Escribano, ante los testigos, D. Pedro Calle, D. Pedro Azcárraga y D. Nestor Palacios, quedando cumplidos los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos, de todo lo que doy fé, asi como de que el Directorio recibió los vales á que se refiere la presente, ante mí—Felipe Varela y Valle—Guillermo H. Cilley—Jacobo Backus—J. L. Thorndike—M. K. Meiggs—Alejandro R. Robertson—Cárlos Watson—Miguel P. Grace—Pedro Calle—Pedro Azcárraga—Nestor Palacios—Francisco Palacios, Escribano Público y de Hipotecas.

Concuerda con la escritura matriz de su contesto, que corre al folio y bajo el número indicados al principio á que me remito; y en fé de verdad expido este testimonio despues de correjido y confrontado ante el interesado—Lima, Enero veintisiete de mil ochocientos ochenta y cinco.

Francisco Palacios.
Escribano público y de hipotecas.

B 1.

ARRENDAMIENTO.

FERROCARRIL CENTRAL TRASANDINO DEL CALLAO A CHICLA.

EXCMO. SEÑOR:

Miguel P. Grace, ante V. E. con el debido respeto espongo: Que, por escritura pública fecha Enero 20 de 1885, he adquirido los derechos que le corespondian á la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, en virtud del contrato de arrendamiento celebrado en 14 de Abril de 1880;

Que, en esta fecha, me he presntado al Supremo Gobierno como cesionario de la misma Compañia en los derechos y obligaciones que ella tiene por los contratos vijentes relativamente á la terminacion del Ferrocarril desde Chicla á la Oroya, á su prolongacion hasta el Cerro de Pasco y á la apertura del socavon de desagüe en ese mineral;

Que, para la ejecucion de esas importantes obras, es necesario, por razones que son evidentes, que la parte concluida del Ferrocarril Trasandino comprendida entre el Callao y Chicla, forme parte integrante de la negociacion;

Que, no habiéndose realizado la condicion impuesta á la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco en el artículo 1.° del referido contrato de Abril de 1880, ha desaparecido el carácter de transitorio que le dió;

A V. E. suplico se sirva hacer en dicho contrato de arrendamiento las modificaciones que paso á enumerar:

El Artículo 1.° se suprime y se reemplaza con el siguiente: — "La duracion del arrendamiento será por el tiempo concedido para la devolucion al Supremo Gobierno del Ferrocarril de Chicla al Cerro de Pasco en el contrato celebrado en esta fecha. La devolucion al Estado de ambas líneas se verificará bajo el respectivo inventario y con todas las máquinas, carros y demas elementos necesarios para su conveniente servicio y de conformidad con el que se forme para la entrega á Don Miguel P. Grace segun el contrato referido otorgado el dia de hoy."

Artículo 2.° Reclamando la Empresa varias cuentas por trabajos hechos en la línea y por fletes, pasajes y materiales entregados al Estado desde el año de 1880 y que segun la liquidacion que se ha hecho, ascienden á la suma total de £. 63,120.13.3, el Supremo Gobierno pagará dichas cuentas de preferencia.

El Artículo 3.° se cambiará por el que sigue:—"Teniendo en consideracion el tiempo necesario para terminar todas las obras á que se refiere el contrato de construccion de esta fecha, la Empresa no pagará

arrendamiento durante los siete primeros años, contados desde el dia 1.° del año corriente.—A partir del 31 de Diciembre de 1891, la merced conductiva será de cinco mil libras esterlinas al año ó su equivalente, pagaderas por anualidades cumplidas.

Artículo 4.° Queda sin alteracion.

Para mayor claridad se ha creido mas conveniente especificar las tarifas, por cuyo motivo se suprime el

Artículo 5.° y se reemplaza con el siguiente:—" Las bases de las tarifas serán las mismas contenidas en la propuesta que sirvió de base para el actual contrato, es decir:

PASAJES.

	Por kilometro.	
	PLATA.	
	1ª CLASE.	2ª CLASE.
1ª Seccion entre Callao y Chosica...	3 centavos....	1 ½ centavos
2ª id. entre Chosica y Chicla...	6 id.....	4 id.

FLETES.

	1000 kilos por kilometr.		
	PLATA.		
	1a. CLASE	2.a CLASE	3a. CLASE.
1ª Seccion entre Callao y Chosica...	12 cts....	10 cts.....	8 cts....
2ª id. entre Cbosica y Chicla...	18 id....	16 id....	14 id ...

"Los pormenores ó especificaciones de las tarifas á que esta cláusula se refiere son los que han sido aprobados por Supremo decreto de..... Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa."

Artículo 6.° Queda sin alteracion.

Por lo estipulado en el artículo 2.° el artículo 7.° queda suprimido.

Por ser innecesario el artículo 8.° se suprime.

Artículo 9.° Queda sin alteracion

Siendo imposible en el plazo de un año el ejercer el derecho á que se refiere el artículo anterior, el artículo 10.° se suprime.

Para mayor claridad de los derechos y obligaciones de la Empresa, se agrega la siguiente cláusula adicional:

"Durante el tiempo del arrendamiento, la Empresa ó el que la represente, estará exenta del pago de todo impuesto, gravámen ó gabela actual ó futuro, fiscal ó municipal, de cualquiera naturaleza. La Empresa ó él que la represente, gozará de todas las concesiones á que se refiere el artículo 10.° del contrato de esta fecha sobre prolongacion de la línea al Cerro de Pasco, y no pagará derecho ninguno de importacion sobre los objetos enumerados en el artículo 1.° capítulo 3.° del mismo contrato."

En vista de la absoluta necesidad y de la conveniencia indisputable de las modificaciones precedentes, ruego

A V. E. se digne aprobarlas y mandar el otorgamiento de la respectiva escritura pública.

Lima, Enero 21 de 1885.

(Firmado)—MIGUEL P. GRACE.

Lima, Enero 23 de 1885.

Informe el Jefe de la Seccion de Obras Públicas, oyendo al interesado, si fuere necesario.

(Firmado)—ALIAGA Y PUENTE.

Señor Ministro:

El señor D. Miguel Grace como cesionario de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya, presenta la anterior propuesta, modificatoria del contrato de arrendamiento que celebró dicha Compañia con el Supremo Gobierno en 13 de Abril de 1880. Las modificaciones son tan esenciales, que se trata en ellas de extender á noventa y nueve años el arrendamiento de la línea de la Oroya, en lugar de los diez años estipulados en el anterior contrato, y que principiaron á correr el 13 de Abril del año mencionado.

I.

Si se tratara simplemente del arrendamiento de un Ferrocarril, seria bajo todo punto de vista inaceptable la propuesta materia de este informe; pero como el camino de Lima á Chicla está muy léjos de haber sido terminado, y sin su posesion dejaria de tener aliciente la obra

costosa de prolongarlo hasta el Cerro de Pasco y emprender los otros trabajos á que se refiere el contrato de la materia, sobre el que tengo el honor de informar por separado; y si por otra parte se tiene en cuenta los grandes beneficios que el pais reportaria de la realizacion de la obra proyectada, y por consiguiente la conveniencia para el Estado, y en cierto modo el deber en que el Gobierno se encuentra para alcanzar tal objeto, de protejer en lo posible á la Empresa; fácilmente se concluye la necesidad de dar al arrendamiento de la línea á Chicla la larga duracion que se pide.

Con todo, y sin dejar de reconocer la fuerza de las razones anteriores, es preciso convenir en dos puntos: 1.° Que la duracion del arrendamiento por noventa y nueve años, solo es aceptable bajo la condicion precisa de llevarse á cabo la prolongacion á la Oroya y el Cerro de Pasco y las demas obras materia de otro contrato; de manera que cesará el contrato, si la obra no se realiza; 2.° Que siendo tan larga la duracion del arrendamiento, la renta que el Gobierno perciba debe arreglarse segun una escala creciente, que permita siempre al Gobierno seguir la marcha de la negociacion y los provechos fiscales serán proporcionales á las ventajas dadas á la Empresa.

Por otra parte, existiendo reclamaciones pendientes entre el Gobierno y la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, y siendo anónima dicha Compañia é insolvente por aparecer cubierto el valor de sus acciones, el exámen de cuentas y la instauracion de un juicio para deducir el cargo líquido, solo conduciria, despues de todo, á restituir al Gobierno la posesion de la línea del Callao á Chicla, antes de los siete años que faltan para que termine el arrendamiento. En posesion el Gobierno de la línea, es evidente que trataria de buscar una Empresa, capaz de realizar la prolongacion al Cerro de Pasco, y la dicha Empresa entraria en posesion de la línea, sin tener nada que hacer con las deudas de las anteriores Empresas. Es tambien evidente que, seguido ese camino, el Gobierno no tendria que abonor saldo alguno á la Empresa cesante.

Finalmente, desde que el arrendamiento debe estipularse á largo plazo, es muy justo que el Gobierno quede liberado de todo gasto relativo á la consolidacion, conclusion, conservacion y explotacion de la línea y aun de los casos fortuitos; asi como tambien se hace necesario que el servicio oficial en la línea y el trasporte de tropas y material de guerra, goce de especiales franquicias.

II.

Las consideraciones que preceden y en las que creo haber traducido con exactitud el pensamiento oficial, han tenido que ser el punto de partida en el exámen hecho por esta seccion de la propuesta del señor Grace.

Puestos de acuerdo con el proponente y despues de una detenida discusion, se ha llegado finalmente al proyecto de bases de contrato

que puede ver US. en el cuaderno *A* y en el pliego anexo *Q* que forman parte de este expediente.

En ese proyecto de contrato, se ha modificado casi por completo el de 13 de Abril de 1880, quedando bien definidos los derechos del Gobierno y de la Empresa, y ha dado tambien á ésta, toda la proteccion compatible con los intereses fiscales.

Entre las condiciones señaladas en ese proyecto, debe mencionarse especialmente: 1.° Lo relativo á la merced conductiva que pagará la Empresa por la línea del Callao á Chicla, renta que debe ser creciente y aumentar con las entradas provenientes del laboreo de las minas: 2.° Lo relativo á las cuentas pendientes que se declaran canceladas definitivamente de una y otra parte: 3.° Lo relativo á la liberacion de derechos de Aduana que ha sido restrinjida de un modo notable; 4.° Las franquicias dadas al Gobierno para el trasporte en toda la línea hasta el Cerro de Pasco y muy particularmente en la seccion de Lima al Callao; 5.° La declaracion expresa, de que el Gobierno no tendrá que hacer gasto alguno en la línea, durante el arrendamiento; y la obligacion, aceptada por la Empresa, de contribuir con una renta fija de mil doscientos soles plata (S/ 1,200) anuales, para la estadística é inspeccion de los Ferrocarriles.

En cambio de todas estas ventajas, se han dado á la Empresa las mas ventajosas concesiones, en los siete primeros años señalados para la terminacion de las obras; siendo de notar: 1.° la supresion de arrendamiento en los siete primeros años y 2.° la liberacion de derechos de Aduana para los artículos necesarios para la explotacion de la linea, prévias naturalmente las formalidades que el Gobierno crea conveniente establecer en guarda de los intereses fiscales.

Con lo expuesto creo haber dado cumplimiento al superior decreto de US.; y espero haber interpretado fielmente las instrucciones con que US. se ha dignado honrar á esta Seccion.

Lima, Enero 30 de 1885.

(Firmado)—*J. Capelo.*

B II.

PROYECTO DE BASES

para el arrendamiento del Ferrocarril de la Oroya, acordadas por la Seccion de Obras Publicas, con Don Miguel P. Grace, en razon de la propuesta que ha hecho al Supremo Gobierno.

Artículo 1.°—La duracion del arrendamiento será por el tiempo concedido para la devolucion al Supremo Gobierno de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, en el contrato celebrado en esta fecha. La devolucion al Estado de las líneas mencionadas, se verificará bajo el respectivo inventario y con todas las máquinas, carros y demas elementos necesarios para su conveniente servicio y de conformidad con el que se forme para la entrega á Don Miguel P. Grace, segun el contrato referido, otorgado el dia de hoy.

Artículo 2.°—El Gobierno y la Empresa se desisten, de todos los cargos y reclamaciones que se han hecho ó pudieran hacerse por razon de los contratos celebrados ántes de ahora ó por servicios que la Empresa haya prestado y gastos que haya hecho en esta línea y en la de Ancon, ó daños que hubiese sufrido; quedando establecido que tados las cuentas y reclamos, cualesquiera que sea su orígen, presentadas ó por presentar, por la Empresa contra el Gobierno, así como los cargos que éste haya hecho ó pudiera hacer á la Empresa, quedan definitivamente cancelados, sin que en ningun tiempo ni por ningun motivo puedan, el Gobierno ni la Empresa, hacerse reclamaciones ó cargos á este respecto.

Artículo 3.°—Teniendo en consideracion el tiempo necesario para terminar todas las obras á que se refiere el contrato de construccion de esta fecha, la Empresa no pagará arrendamiento alguno durante los siete primeros años, contados desde el 1.° de Enero del presente año. A partir del 31 de Diciembre del año 1891, la merced conductiva será de cinco mil libras al año (L. E. 5000) ó su equivalente, pagaderas por anualidades cumplidas, mientras que los dividendos de lo Compañia que se establezca no pasen del siete por ciento (7 °/₀) al año sobre el capital efectivo de la Compañia que en ningun caso podrá considerarse mayor de tres millones de libras (L. E. 3.000,000) Cuando los dividendos excedan de ese tipo, se aumentará la merced conductiva del camino á razon de cinco mil libras anuales por cada uno por ciento que aumente el dividendo repartido, de modo que si el dividendo fuese de ocho por ciento en el año, pagarán diez mil libras (L. E. 10,000) si fuese de nueve por ciento, se pagará quince mil libras (15,000 L. E.) y asi sucesivamente, aumentando ó bajando el

exceso sobre el mínimun de cinco mil libras anuales (L. E. 5,000) segun sea la marcha de la Empresa.

Es entendido que los dividendos mencionados se calcularán sobre todas las entradas provenientes de los Ferrocarriles, hasta el Cerro de Pasco, asi como las del socavon y explotacion de minas á que se contrae el presente contrato y el de su referencia sobre el Cerro de Pasco y es igualmente entendido que el capital mencionado de tres millones de libras se refiere á toda la negociacion.

La Empresa hará constar por medio del Ministro ó Cónsul del Perú en el país donde esté radicada, el monto del capital efectivo despues de los siete primeros años hasta el fin de cada año subsiguiente y el del dividendo que reparta la Empresa en cada año. Dicho Agente diplomático ó consular solo tendrá derecho de verificar la exactitud del hecho del monto del capital y de la distribucion de los dividendos, sin intervenir en la marcha de la administracion ni en su contabilidad.

Artículo 4.°—En la locacion se comprende el uso de todas las Estaciones, máquinas, carros y toda clase de propiedades pertenecientes al Estado en esta vía y sus accesorios. Se formará al efecto el respectivo inventario para constancia de los hechos.

Artículo 5.°—Las bases de las tarifas serán las mismas contenidas en la propuesta que servirá de base para el actual contrato, es decir:

Pasajes.	**Por Kilómetro.**	
	PLATA,	
	PRIMERA CLASE.	SEGUNDA CLASE.
Primera seccion entre Callao y Chosica.....	3 centavos.	1½ centavos.
Segunda seccion entre Chosica y Chicla.....	6 centavos.	4 centavos.

FLETES.	1000 kilógramos por kilómetro.		
	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
Primera seccion entre Callao y Chosica.....	12 cents.	10 cents.	8 cents.
Segunda seccion entre Chosica y Chicla.....	18 cents.	16 cents.	14 cents.

Los pormenores ó especificaciones de las tarifas á que esta cláusula se refiere, son las que han sido aprobadas por supremo decreto de.....

Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa.

Los militares uniformados pagarán individualmente, la mitad de la tarifa que antecede. Los funcionarios públicos y militares que viajen en comision del Estado, de cuenta del Gobierno, entregarán por cada viaje, al Jefe de la Estacion donde se embarquen, una órden escrita, firmada por un Ministro de Estado, un Oficial Mayor de un Ministerio ó un Prefecto de uno de los Departamentos que recorra la línea. Estos pasajes serán cargados al Supremo Gobierno, á razon de la mitad de la tarifa que antecede. El trasporte de tropa y material de guerra, entre Lima y el Interior, se pagará, en trenes ordinarios, á razon del cuarenta por ciento de la tarifa mencionada y entre Lima y el Callao, á razon de la cuarta parte. Esfa tarifa se cobrará por la tropa y por toda persona que la acompañe asi como el material de guerra por órden de las autoridades mencionadas ó del Jefe de mando de la tropa y los trenes no serán detenidos, pasando la hora de itinerario.

Por trenes extraordinarios con máquina grande entre Lima y el interior, el Gobierno pagará cuatro soles plata, por cada kilómetro de vía recorrida entre el punto de salida y el de llegada, contando solamente la ida ó el regreso del tren, segun vaya ó venga en comision del Gobierno, salvo que éste emplee el tren en ambas direcciones, en cuyo caso, pagará toda la distancia recorrida. Este precio será por un tren compuesto de una máquina grande y de uno hasta cuatro coches ó carros. No se pondrá tren extraordinario de esta especie entre Lima y el interior, por distancia que importe menos de cien soles de plata, sino pagando por esta distancia, aun cuando fuese menor, los mismos cien soles de plata. Cuando el Gobierno emplee una máquina chica, con ó sin carrito, pagará solamente un sol de plata por kilómetro recorrido y si la distancia fuese menor de treinta kilómetros pagará siempre treinta soles, entre Lima y el interior y veinte entre Lima y el Callao.

Entre Lima y el Callao se cobrará veinte soles por tren compuesto de una locomotora grande y un carro y por cada carro extra, se cobrará cinco soles. Por cada máquina que el Gobierno mande encender y que no vaya en comision, pagará veinticinco soles; y por cada hora que el tren sea demorado, respecto de la señalada en el pedido, sea en el Callao, Lima ó en el interior en el trayecto de ida ó regreso, pagará diez soles por hora. La Empresa presentará sus cuentas mensualmente, conforme al decreto de 14 de Marzo de 1884, para su exámen y abono.

El servicio telegráfico para el Gobierno, se pagará á razon de la cuarta parte del precio señalado para el público en los telégrafos nacionales, en todas las líneas de la Empresa. No pagará el Gobierno derecho alguno por el pasaje de sus máquinas y material rodante va-

cio, por el desvio del dos de Mayo, siempre que la línea de Ancon sea administrada por el Gobierno. En caso de guerra, será libre para el Gobierno la via indicada ó la que conexiona en el Callao las dos líneas existentes de Lima al Callao, siempre que el servicio ordinario de la Empresa no sea dañado ó interrumpido.

Artículo 6.°—Como compensacion al derecho señalado en el artículo 74, del Reglamento General de Obras Públicas, la Empresa abonará únicamente, mil doscientos soles de plata anuales, debiendo aplicarse dicha suma por el Gobierno, á los gastos que demande la inspeccion y Estadística de los Ferrocarriles de que se ocupan los artículos 6 y 10 del Reglamento General del Ramo.

Artículo 7.°—Los gastos de conclusion, conservacion, consolidacion y explotacion de los Ferrocarriles, asi como los provenientes de casos fortuitos, serán de cuenta de la Empresa.

Artículo 8.°—Durante el tiempo de esta concesion, serán libres de derechos de importacion, movimiento de bultos y de toda gabela, los artículos principales, necesarios para la conservacion y explotacion del Ferrocarril del Callao à Chicla, que se enumeran á continuacion: locomotoras y material rodante de todas clases, con sus piezas de repuesto, tubos y accesorios; rieles con sus platinas, tuercas, pernos y clavos; durmientes y carbon de piedra.

Por todos los demas artículos que la Empresa necesitare, vencidos los siete años indicados en el contrato relativo al socavon y Ferrocarril del Cerro de Pasco, para la terminacion de esas obras, la Empresa pagará los derechos de Aduana, vigentes en este contrato, sin que el Gobierno pueda aumentarlos respecto de ella; pero si el Gobierno disminuyese estos derechos, la Empresa gozará de esta rebaja durante su vijencia.

Artículo 9.°—La Empresa está obligada á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el artículo anterior, haciendo la introduccion solo en la cantidad necesaria segun las circunstancias y exigencias de la línea, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaber el contrabando, las reglas y formalidades que creyere conveniente.

Artículo 10.°—Queda establecido que si por razon del cumplimiento de este contrato, hubiesen diferencias entre el Supremo Gobierno y la Empresa, que no fuese posible arreglar de comun acuerdo, estas diferencias serán precisamente sometidas á los tribunales de la República, para que las resuelvan con sujecion á las leyes. Para este efecto se considerará la Empresa radicada en Lima, donde tendrá un representante autorizado por la Compañia General.

Artículo 11.°—Fuera de los gravámenes considerados en el presente contrato, la Empresa queda exonerada, durante el tiempo de esta concesion, del pago de gravámen, impuesto ó gabela de ninguna clase, fiscal ó municipal.

Lima, Enero 30 de 1885.

(firmado)—*J. Capelo.*

Q I.

RAZON COMPARATIVA DE LA PROPUESTA HECHA POR DON MIGUEL P. GRACE SOBRE EL ARRENDAMIENTO DEL FERROCARRIL DE LA OROYA, Y EL PROYECTO DE BASES ACORDADO CON EL PROPONENTE POR LA SECCION DE OBRAS PUBLICAS.

NOTA.—Para la inteligencia de lo que sigue, debe tenerse presente: 1.° Que la escritura de arrendamiento conforme al contrato de 13 de Abril de 1880, está mencionada con la letra B.; 2.° La propuesta para modificar ese contrato está signada B'; y 3.° Que el proyecto de bases acordadas, corresponde á la marca B''. Todos los cuadernos tienen sus páginas numeradas.

Artículo 1.°—B' página 2.—B. página 5.—Aceptado lo propuesto—(véase B'' artículo 1.° página 1.)

Artículo 2.°—B' página 2.—B. página 6.—Desechado lo propuesto. Se ha puesto en su lugar el artículo 2.° (véase B'' página 1).

Artículo 3.°—B' página 2.—B. página 6.—Aceptado lo propuesto: pero con algunas modificaciones (véase B'' artículo 3.°, pág. 2).

Artículo 4.°—B' pág. 3.—B. pág. 6.—Aceptado en parte; pero modificado en la redaccion (véase B'' artículo 4.° pág. 3).

Artículo 5.°—B' pág. 3.—B. pág. 7.—Aceptado; pero agregándole lo relativo al servicio del Gobierno (véase B'' artículo 5.° pág. 3).

Artículo 6.°—B' pág. 4.—B pág. 7.—Desechado lo propuesto, reemplazando el artículo con otro (véase B'' artículo 6.° pág. 6).

Artículos 7.° y 8.°—B' pág. 4.—B. pág. 8.—Aceptada su supresion conforme á la propuesta.

Artículo 9.°—B' pág. 4.—B. pág. 9.—Desechado lo propuesto. Se ha suprimido el articulo.

Artículo 10.°—B' pág. 4.—B. pág. 9.—Aceptada la supresion propuesta

Ademas se han agregada los artículos 8.°, 10.° y 11.° (véase B'' artículos 8.°, 10.° y 11,° pág. 7 y 8.

Lima, Enero 28 de 1885.

(firmado)—*J. Capelo.*

Lima, Enero 31 de 1885.

Atendiendo á que por la magnitud de los intereses de que trata este expediente, y por la trascendental importancia de la obra que se proyecta, es necesario oir á una comision especial; nómbrase con tal objeto á los señores Don Manuel O. de Villate, Don Manuel Candamo y Don Juan Gildemeister, para que informen al Gobierno sobre el mérito de la propuesta y demas documentos que se acompañan, oyendo al recurrente, si fuese necesario. Comuníquese y Regístrese.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Señor Ministro:

Los que suscriben se refieren al informe que con esta fecha tienen emitido en el expediente seguido por el recurrente sobre la construccion del Ferrocarril al Cerro de Pasco y del socavon de Rumiallana.

Lima, Febrero 11 de 1885.

(Firmado)—*Manuel O. de Villate—M. Candamo—J. Gildemeister*

Febrero 11 de 1885.

Vista al señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de turno en lo administrativo.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Excmo. Señor:

El Fiscal dice: que al tratar sobre el proyecto del Ferrocarril de Chicla al Cerro de Pasco, indicó que aquella Empresa estaba íntimamente ligada con la del Callao á Chicla. Efectivamente, los trabajos de Chicla á Pasco y la explotacion de las dos secciones en que está dividido, no pueden realizarse, con prescindencia de la primera seccion entre el Callao y Chicla. Hay pues necesidad de refundir los dos expedientes en un solo contrato. Desde luego, no puede arrendarse la seccion que parte del Callao, porque no lo permite la ley de 13 de Febrero de 1873; pero siendo evidente la necesidad de consolidar la referida Empresa, habrá que denominarla con arreglo á sus dos términos principales, esto es, Empresa del Ferrocarril del Callao al Cerro de Pasco, y que concederle para el efecto, el enfiteusis de la seccion del Callao á Chicla, por el mismo periodo de noventa y nueve años, que el de las otras dos secciones, de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco. En concepto del Fiscal, V. E. puede conceder ese enfiteusis, porque el Gobierno se halla ámpliamente autorizado por la ley de 9 de Julio de 1875, para hacer las combinaciones y arreglos necesarios para la terminacion, entre otros, del Ferrocarril del Callao á la Oroya.

En su consecuencia pasa á examinar las demas estipulaciones consignadas en el proyecto, que pueden acumularse al contrato principal;

Artículo 1.° Debe sustituirse conforme á la indicacion que precede.

Artículo 2.° Conforme, en el caso de que prévio informe de las oficinas de hacienda, haya motivos fundados para suponer que el Estado debe algo al arrendatario de este Ferrocarril. En la cláusula 7.ª fojas 7 vuelta del referido contrato de 14 de Abril, aparece que entónces la Empresa reclamaba treinta y cinco mil seiscientas siete libras esterlinas, siete chelines, dos peniques (£ E. 35,607.7.2) por obras hechas en la vía y se dispuso que el arrendamiento de cinco mil libras (£ 5,000) en cada año, se aplicaran de preferencia al pago de este

crédito "una vez comprobado y liquidado." Como de este expediente no aparece la liquidacion que se hubiese hecho entónces, ni los cargos comprobados hasta el presente, es necesario que se llene esta exigencia, para que quede demostrada la utilidad que reporte al Estado con esa estipulacion.

Artículo 3.° En él se estipula que la Empresa no pagará arrendamiento alguno durante los siete primeros años contados desde el 1.° de Enero del presente año: que vencido ese término pagará cinco mil libras esterlinas (£ E. 5.000) mientras los dividendos de la Compañia que se establezca no pasen del 7°/₀ al año sobre el capital efectivo de la Compañia, que en ningun caso podrá considerarse mayor de tres millones de libras (£ 3.000,000); que cuando exedan los dividendos de ese tipo, se aumentará la pension á razon de cinco mil libras esterlinas (£ E. 5,000) anuales por cada uno por ciento que aumente el dividendo repartido; que los dividendos mencionados se calcularán sobre todas las entradas provenientes de los Ferrocarriles hasta el Cerro de Pasco asi como las del socavon y explotacion de minas, siendo tambien entendido que el capital mencionado de tres millones, se refiere á toda la negociacion.

El Fiscal no encuentra razon para que cuando la Empresa vá á reportar grandes economías con el Ferrocarril del Callao á Chicla, para realizar su negociacion, no remunere esos servicios. El Estado en tal caso contribuye con treinta y cinco mil libras (£ 35,000) cuando ménos á la realizacion de la Empresa y deberia por lo mismo ser considerado como accionista y percibir proporcionalmente las utilidades que se repartan. Ya que esto no sucede, no se le debe privar de esos productos con que debe contar para el pago de sus acreedores salvo que en realidad resulte deudor el Estado en la respectiva liquidacion.

Artículo 4.° Conforme, variando la calificacion del contrato.

Artículo 5.° Debe concederse gratis el pasaje del Presidente de la República, los Ministros de Estado, los Oficiales mayores, el Prefecto del Departamento, los Sub-Prefectos y Jueces en el trayecto de su jurisdiccion, los empleados del telégrafo y teléfono nacional y del Correo, que marchen en comision de sus respectivos servicios, lo mismo que las fuerzas de policía en ejercicio de sus funciones.

Artículo 6.° y 7.° Conformes.

Artículo 8.° Se estipula la exhoneracion de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de toda gabela de ciertos artículos, durante la concesion. Sobre el particular repite este Ministerio las razones que tiene aducidas al tratar del artículo 1.° capítulo 3.° del proyecto principal.

Artículo 10.° Conforme.

Artículo 11.° El Fiscal se refiere á las mismas razones aducidas al tratar del artículo 1.° capítulo 3.° del proyecto principal.

En atencion á la magnitud y utilidad pública de los trabajos que van á emprenderse, cree el Fiscal que con las modificaciones indicadas y refundiendo los contratos en uno solo, podrá concederse á la

Empresa la explotacion de la seccion del Callao á Chicla por el mismo término; salvo el mas ilustrado acuerdo de V. E.
Indemnizándose el valor del papel sellado.

Lima, Febrero 21 1885.

(Firmado)—*Paredes.*

Lima, Febrero 24 de 1885.

Vuelva este expediente al interesado para que en armonía con todo lo actuado, formule y presente su propuesta definitiva.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Excmo. Señor:
Aceptada la idea de reunir los dos asuntos que comprende la negociacion en un solo instrumento, reproduzco lo expuesto en el expediente relativo al contrato de construccion.
Lima, 24 de Febrero de 1885.

Excmo. Señor

(Firmado)—*Miguel P. Grace.*

ab. 1880

MODIFICACION DE CONTRATO.

EL SUPREMO GOBIERNO

CON LA

COMPAÑIA DEL FERROCARRIL DE LA OROYA Y MINERAL DE PASCO.

En Lima trece de Abril de mil ochocientos ochenta: ante mí el infrascrito Escribano y testigos que al final se nominarán, fueron presentes, por una parte, el señor Sub-Secretario de Administracion Don Juan de Dios Rivero, vecino de esta Capital, mayor de edad, de estado casado, que procede en nombre y representacion del Estado; y de la otra, el señor Don Juan Gilberto Meiggs, natural de los Estados Unidos de Norte América, mayor de edad, del propio estado, de profesion empresario, de residencia en ésta é inteligente en el idioma castellano y hábil para contratar, que tambien procede en representacion de la compañia denominada «Ferrocarril de la Oroya y Cerro de Pasco,» á quienes conozco de que doy fé y dijeron: que elevase á instrumento público la minuta que contiene el proyecto del nuevo contrato para la prolongacion y construccion del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y socavon de ese mineral, cuyo tenor como el de la propuesta y demas documentos de la materia son á la letra como sigue:

MINUTA.—Secretaría de Hacienda y Comercio.—Lima, Abril trece de mil ochocientos ochenta.—Señor Don Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda. Proceda Usted á extender en su registro de escrituras públicas una por la que conste el contrato que se celebra entre el Supremo Gobierno y Don Juan Gilberto Meiggs representante de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral del Cerro de Pasco, para la prolongacion de dicho Ferrocarril, desde Chicla hasta la Oroya y Cerro de Pasco, la perforacion del socabon de Rumiallana y el laboreo de las minas de dicho asiento Mineral, con arreglo á la Suprema resolucion que dictada por el órgano de la Secretaría de Fomento é Industria en la fecha, es á la letra como sigue:—"Visto el recurso que precede, con el proyecto de nuevo contrato para la construccion del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y socavon de este Mineral; y apareciendo consignadas en dicho proyecto las modificaciones introducidas por el Gobierno, en el de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, que han sido aceptadas por el contratista Don Juan Meiggs, representante de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco: Se aprueba dicho proyecto de contrato con la declaracion de que es entendido, que si durante la ejecucion de este contrato se produjesen en el

pais, carbon y demas artículos de los excepcionados de derechos de Aduana y el Gobierno hallase necesario gravar la introduccion de los importados de fuera, quedarán aquellos comprendidos en la imposicion que se estableciere.—En su consecuencia, procédase á estender la respectiva escritura pública del nuevo contrato, quedando sin ningun valor ni efecto en adelante, el de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete ó cualesquiera otro que se hubiese celebrado antes de la presente fecha.—Regístrese y publíquese.—Rúbrica de su Exelencia—Echegaray."—Insertará Usted en el registro, la propuesta del contratista que en fojas seis corre en el expediente de la materia, que al efecto le acompaño; y fecho lo devolverá á este despacho con un testimonio de la escritura respectiva. —Usted agregará las demas cláusulas de estilo necesarias para la validez y firmeza del contrato.—Dios guarde á Usted—Juan de D. Rivero—Juan G. Meiggs.

PROPUESTA—Excmo. Señor—Juan G. Meiggs, en representacion de la Compañía del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, tengo el honor de presentar para la aceptacion de Vueselencia, un proyecto de contrato para la prolongacion del Ferrocarril de la Oroya, desde Chicla hasta la Oroya y Cerro de Pasco, la perforacion del socavon de Rumiallana y el laboreo de las minas de dicho Asiento Mineral, bajo las condiciones siguientes:

CAPITULO PRIMERO.

FERROCARRIL DE LA OROYA Á PASCO Y ACCESORIOS.

Las estipulaciones del contrato de tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, relativas á la construccion, explotacion y propiedades del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y sus ramales, quedarán modificadas en los términos siguientes:

Articulo primero—La Empresa tendrá derecho á construir un Ferrocarril, entre la Oroya y Cerro de Pasco, elijiendo el traso y direccion mas convenientes. Sobre dicha línea tendrá la Empresa privilegio exclusivo por veinte y cinco años, y propiedad por noventa y nueve años, al fin de los cuales, pasará al dominio del Supremo Gobierno del Perú sin desembolso ni gravámen alguno. Dicha concesion se extiende á la seccion no construida del Ferrocarril de la Oroya y que está comprendida entre la Oroya y Chicla, *si, en el término de dos años desde que la línea haya sido adjudicada á los Tenedores de Bonos, éstos no hubiesen emprendido su construccion.*

Articulo segundo—Es igualmente entendido que la concesion de que habla el artículo anterior, comprende el derecho de la Empresa de construir ramales ó vias accesorias de cualesquiera punto de la línea, desde la Oroya en adelante, á Jauja, Tarma ó Chanchamayo, todo bajo las mismas condiciones de propiedad y privilegio. Si la Empresa no hiciese uso del derecho concedido en la cláusula anterior, dentro de cinco años despues de construida la línea al Cerro de Pasco, éste caducará.

Articulo tercero—Las tarifas del Ferrocarril, *de la Oroya á Pas-*

eo y sus ramales, serán las mismas que las que rijen en el Ferro-Carril del Callao *á la Oroya,* segun la proporcion de distancias, pesos y gradientes, siendo pagaderas *en metálico, segun los términos del decreto supremo de veinte y tres de Marzo de mil ochocientos ochenta, ó su eqaivalente.*

Articulo cuarto—La Empresa ejecutará y terminará el Ferro-Carril de la Oroya al Cerro de Pasco, dentro de tres años contados desde *el principio* de la construccion de la seccion de Chicla á la Oroya por ella, *ó desde la terminacion de dicha seccion por los Tenedores de Bonos.*

CAPITULO SEGUNDO.

SOCAVON.

Articulo primero—Hará la Empresa el socavon de desagüe del Cerro de Pasco, con sujecion al plano aprobado por el gremio de Mineros, que sirvió de base para dictar la ley de veinte y cuatro de Mayo de mil ochocientos sesenta y uno, y con las modificaciones aceptadas por el Ingeniero de Estado, D. Alejandro Babinske, en el plano y perfil aprobados por el Supremo Gobierno, por decreto de veinte y cuatro de Octubre de mil ochocientos setenta y siete, prévio informe de la Junta Central de Ingenieros, y cuyos originales se encuentran depositados en el archivo de esta—Dicho socavon correrá á lo ménos de cincuenta á sesenta varas del actual socavon de Qniulacocha con todos los ramales que la Empresa crea convenientes.

Articulo segundo. — Los trabajos del socavon estarán conculuidos, cuando mas tarde, dos años despues de que el Ferrocarril sea entregado al tráfico público.

Articulo tercero.—Durante la construccion de esta obra, gozará la Empresa de todos los privilegios que concedan las leyes de Minas á las Empresas mineras.

Articulo cuarto.—Como por el hecho de perforar el nuevo socavon, debe gozar la Empresa de todos los derechos que las ordenanzas de mineria concedan á los aventureros, la Empresa adquirirá la propiedad de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; y en cuanto á las minas reconocidas y amparadas, la Empresa reconoce el derecho de propiedad de los mineros,en todas aquellas que están empadronadas debidamente, hasta la fecha del último padron, que es el correspondiente al segundo semestre de mil ochocientos setenta y nueve, por haber pagado la contribucion; pero con respecto á las minas que hayan sido ó fueren abandonadas y que hubiesen quedado ó que quedasen denunciables en lo futuro, por no haber pagado la contribucion, queda vigente el derecho á favor de la Empresa, de reasumir la propiedad de todas esas minas abandonadas y denunciables, sin pagar la contribucion de minas. Al efecto el señor Secretario de Estado en el Despacho de Fomento, expedirá las órdenes correspondientes para que la Diputacion de Mineria del Cerro de Pasco, considere en el padron anual, á partir desde hoy, como propiedad de la Empresa, todas las minas no empadronadas como de pro-

piedad particular, desde el tres de Febrero de mil ochocientos setenta y siete, fecha del contrato ahora vigente, procediéndose del mismo modo en lo sucesivo, hasta la espiracion de los tres años despues de la conclusion del socavon de que habla la cláusula subsiguiente. Dicha órden comprenderá igualmente la prohibicion de admitir la denuncia de minas nuevas en el Distrito de su jurisdiccion, segun lo estipulado en el artículo cuarto capítulo cuarto del referido contrato, que es como sigue: " Artículo cuar-
" to.—Como por el hecho de perforar el socavon debe gozar el señor
" Meiggs ó la Emprsa ó Empresas que lo representen, de todos
" los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventure-
" ros, adquirirá la propiedad: Primero—De todos los terrenos que no
" estén amparadas en esta fecha. Segundo —De todas las minas que aun-
" que trabajadas hasta alguna profundidad, se encuentren abandonadas
" y no se conozca los propietarios de ellas. La propiedad de estas minas
" comprenderá no solo la zona que está sobre el socavon de Quiulaco-
" cha, sino lo que se logre desagüar debajo de él. Esta concesion se ha-
" ce con arreglo á los artículos primero, segundo y tercero título quinto,
" artículo décimo sétimo, título sesto y artículo décimo, título décimo
" de las ordenanzas de minería."—Si pasados tres años despues de terminado el socavon de Rumiallana. la Empresa no estuviese laboreando todas las minas que ha adquirido segun este artículo, cesará su derecho de propiedad sobre las que no tuviese en actual trabajo en la época indicada; siendo entendido que, aun entónces, la Empresa tendrá el derecho de señalar las que desee conservar y que mantendrá en adelante con sujecion á las ordenanzas y disposiciones que rijan sobre minas. Todas las demas quedarán en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que las de cualquier particular, esto es, serán denunciables aun por la misma Empresa, pagando la contribucion correspondiente.

Articulo quinto—Se adjudica igualmente á la Empresa: primero, la potencia hidráulica de las aguas del socavon de Quiulacocha, sin perjuicio de los derechos que sobre ella tengan algunos mineros hasta la fecha: segundo, las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada Rumiallana, en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convenga poner en ella, en la extension de una milla desde la salida del socavon, quedando despues dichas aguas á beneficio del Estado.

Articulo sesto—La Empresa gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las compañias de minas.

Articulo setimo—Durante la construccion del nuevo socavon, tendrá la Empresa el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Yauricocha, y colocará una ó mas bombas en los lugares convenientes para desaguar los planes inundados del tajo de Santa Rosa ó de otros Distritos, á su eleccion. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se presenten y le correspondan segun las cláusulas de este contrato.

Articulo octavo—Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se le concede el libre uso, sin gravámen de ninguna clase: Primero, del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones: Segundo, de las

lumbreras de Mesapata, Yauricocha y Huancapucro. Se le concede ademas, la propiedad, sin gravámen: Primero, de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mesapata y Yauricocha: Segundo, de la máquina de Huancapucro: Tercero, de las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposicion y que se hallan en el Cerro de Pasco y en el paraje de "Conan."

Articulo noveno —En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que haga uso la Empresa ó quien la represente, entregará el cinco por ciento, durante los diez primeros años, y el dos y medio por ciento en los siguientes, de todos los minerales que explote de entre los que se le adjudiquen con arreglo á la cláusula cuarta. Esta parte la pondrá á su costo afuera de las minas y libre de todo gasto á disposicion del gremio de mineros.

Articulo décimo—Todos los mineros qne conserven la propiedad de sus minas al empesar las obras de la Empresa, tendrán el derecho de seguir explotándolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulcocha, sino tambien los planes inundados de sus minas ó podrán ceder la explotacion de la parte inundada de ellas.

Articulo undécimo—Si prefieren ceder la explotacion de la parte inundada de sus minas, podrá explotarlas la Empresa por su cuenta, y les dará el veinte y cinco por ciento de los minerales que saque de ella. Este veinte y cinco por ciento les será entregado fuera de las minas, sin gravámen alguno.

Articulo duodècimo—Los que quisieren explotar las aréas de la zona inundada, comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo, con las siguientes condiciones: Primera, harán saber á la Empresa su determinacion, antes que ésta haya principiado los trabajos de desagüe, con cuyo objeto avisará con sesenta dias de anticipacion cuando deba empezar los trabajos: Segunda, le pagarán como contribucion de desagüe, la quinta parte de todos los minerales que saquen de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravámen alguno: Tercera, harán los trabajos con arreglo á las ordenanzas, fortificándolas debidamente: Cuarta, no tendrá dicha Empresa ó sus representantes responsabilidad alguna por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Artículo décimo tercero.—Para el trabajo de las minas en seco, se observarán las reglas siguientes: Primera, los Mineros no podrán invadir con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada, comprendida bajo el nivel del socavon de Quiulacocha, sin dar á la Empresa el aviso á que se refieren los artículos décimo, undécimo y duodecimo y haber hecho la declaracion consignada en dichos artículos; si así no lo hicieren perderán en favor de la Empresa ó de sus representantes, como lo disponen las ordenanzas, todos los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavon: Segunda, para evitar estas invaciones tendrá dicha Empresa, ó sus representantes, el derecho de hacer reconocer llegado el caso, los laboreos y frontones que se estén explotando por ellos y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento,

la Diputacion de Mineria prestarà los auxilios necesarios para verificarlo.

Artículo décimo cuarto.—Los mineros tendrá obligacion de permitir á los representantes de la Empresa, el uso de las lumbreras particulares que tengan y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil sus empleados, dependientes y trabajadores, cuando sea preciso hacer á costa de la Empresa, cañones de ventilacion y comunicacion para sus laboreos. Estos cañones de ventilacion se harán con arreglo á las ordenanzas y á las prescripciones de la ciencia, y será responsable la Empresa, de los daños que pudieran sufrir los mineros por falta de cumplimiento de estas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna, por los daños que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos podrá solicitar la Empresa el auxilio de la Diputacion ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Articulo décimo quinto.—Los derechos y obligaciones que recíprocamente se han impuesto los mineros para con la Empresa y ésta para con los mineros, asi como los detallados en este contrato y demas compromisos, que se desprenden de las actas celebradas por los mineros, pidiendo al Gobierno la celebracion del contrato, con fecha once de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis, quedan vigentes.

Artículo décimo sexto.—Cualquiera diferencia entre los mineros y la Empresa acerca de la inteligencia y estension de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores, nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia, y su fallo será inapelable.

Articulo décimo setimo.—Todos los derechos y concesiones que en el presente capítulo se otorgan á la Empresa, se entienden concedidos á ésta para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna del Estado.

CAPITULO TERCERO.

DISPOSICIONES GENERALES.

Articulo primero—Serán libres de derechos de importacion, ademas de los que continúen gozando de exencion por la industria, todos los artículos que la Empresa introduzca, destinados á la construccion de los Ferrocarriles y trabajos del socavon objetos de este contrato. Al efecto se enumeran á continuacion los referidos artículos y objetos, que serán despachados libres de derechos en las Aduanas de la República, para el servicio de la Empresa, á *saber:* Locomotoras, carros, ruedas, rieles, ejes, material rodante y demas que se empleen en la construccion de Ferrocarriles, sus edificios, estaciones y talleres, durmientes, maderas en tablas ó vigas, en bruto ó labradas, puertas y ventanas; fierro bruto ó fabricado, fierro cochino, galvanizado, en planchas, barras ú otras formas; zinc, cobre, estaño, bronce ú otros metales; herramientas de herre-

ro, carpintero, maquinistas, minero, etcétera; valdes de madera, zinc y fierro, ferreteria, tubos de metal, jeve ú otro material; mangueras, aparatos para gas, agua ó vapor; carbon, sino fuese gravado en razon de explotarse en el pais; máquinas de desagüe, ventilacion, perforacion, de barrenar, condenzar, ú otras cualesquiera aplicables al trabajo de socavones; máquinas de vapor estacionarias ó portátiles, con todos sus útiles y accesorios, destinados al mismo objeto; tierra refractaria, cimiento, greda, ladrillos ordinarios y de fuego; acero fundido y laminado. en planchas, barras ú otras formas; balanzas de plataforma, de ensayador, de laboratorio; dinamita ú otra cualquiera materia no fabricada en el pais, descubierta ó que en adelante se descubriese; guias fulminantes ó cápsulas; materiales y útiles para telégrafo ó teléfono, cuerdas ó cables de alambre, cáñamo ó manila; aceite para alumbrado y para máquinas, aceite de linasa y aguarraz y pintura. Es entendido que estas exenciones solo durarán hasta la conclusion del Ferrocarril hasta el Cerro de Pasco y del socavon de Rumiallana.

Articulo segundo—La Empresa está obligada á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere la nomenclatura expresada, haciendo la introduccion solo en las cantidades necesarias segun las circunstancias y exijencias de las obras, reservándose el Gobierno el derecho de establecer, con este objeto, y con el de precaver el contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

Articulo tercero—Se autoriza á la "Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco", para que pueda trasferir á otra persona ó personas, sociedad ó sociedades, este contrato ó cualquiera de sus partes, con el objeto de obtener fondos para la construccion de los Ferrocarriles, hasta el Cerro de Pasco, la explotacion de las minas de este Asiento Mineral y la apertura del socavon de Rumiallana.

Articulo cuarto—La escritura de estas modificaciones y las de las Compañias que se formen para su cumplimiento, quedan exentas del pago de timbres.

Articulo quinto—Las bases de las tarifas definitivas, cuyos pormenores se aprobarán por decreto especial del Supremo Gobierno y que regirán en el Ferrocarril desde Chicla á la Oroya y Cerro de Pasco serán las siguientes:

TARIFAS DEFINITIVAS DEL FERROCARRIL ENTRE CHICLA Y CERRO DE PASCO.

PASAJES.

	Por kilómetro. PLATA	
	Primera Clase.	Segunda Clase.
Seccion entre Chicla y Cacaracra.....	6 Centavos	4 Centavos
Seccion entre Cacaracra y C. de Pasco.	4 Centavos	2 Centavos

—: FLETES :—

	Mil Kilógramos por Kilómetro		
	PLATA		
	1ra. CLASE.	2a. CLASE.	3a. CLASE.
Seccion entre Chicla y Cacaracra....	18 Cts.	16 Cts.	14 Cts.
Id. entre Cacaracra y Cerro de Pasco	16 »	14 »	12 »

JUAN G. MEIGGS.—Lima, Abril trece de mil ochocientos ochenta.

DECRETO.

Lima, Abril trece de mil ochocientos ochenta.—Pase al Sub-Secretario de la Administracion para que mande extender la respectiva escritura de contrato.—BARINAGA.

OTRO.—Lima Abril trece de mil ochocientos ochenta.—Pase al Escribano Público y de Hacienda D. Claudio José Suarez para que extienda la respectiva escritura conforme á la minuta que se acompaña.—RIVERO.

PODER.

En Lima, Abril dos de mil ochocientos ochenta, ante mí el Escribano Público y de Hipotecas y testigos que suscriben, parecieron los Señores D. Guillermo H. Cilley y D. Williams Bush, naturales de los Estados Unidos de Norte América, de esta vecindad y versados en el idioma castellano, en representacion de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, de la que es Director Gerente el primero y Director de turno el segundo, á quienes de conocer doy fé, y prévias las formalidades prevenidas por los artículos setecientos treinta y cinco y siguientes del Código de Enjuiciamientos Civil, me entregaron una minuta para que se elevase á instrumento público, lo que verifico trascribiendo su tenor que es como sigue:

MINUTA.

Señor Don Francisco Palacios, Escribano Público.—Sírvase U. extender en su registro de escrituras públicas un poder especial conferido por la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, á favor de Don Juan Gilberto Meiggs en los términos siguientes:

Primero.—La Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de

Pasco, representada por su Director Gerente y autorizado éste por los accionistas en la junta general celebrada el dia cinco del mes de Febrero del presente año de mil ochocientos ochenta, confiere poder ámplio y sin reserva al Señor don Juan Gilberto Meiggs, para que obrando á su nombre y representacion de sus acciones y derechos, pueda ce ebrar arreglos con el Supremo Gobierno, para llevar á cabo los contratos existentes y para que obtenga las modificaciones que convengan á los derechos de la Compañia.

Segundo.—En virtud de este poder queda facultado D. Juan G. Meiggs para organizar dentro y fuera de la República una nueva Compañia con el capital necesario, á fin de concluir el Ferrocarril de la Oroya, prolongar la línea férrea hasta el Cerro de Pasco, exijir y habilitar la maquinaria de reduccion actualmeute existente en Chosica, y perforar el socavon de Rumiallana.

Tercero.—De las acciones de capital de la nueva Compañia á que se refiere la cláusula anterior, reservará Don Juan G. Meiggs las necesarias para los actuales accionistas, entregando á cada uno de ellos acciones que equivalgan á la mitad de las que ahora poséen, es decir: que al que tiene hoy cien acciones de á cien Libras Esterlinas cada una, se le entregarán cincuenta acciones de á cien Libras de las que emita la nueva Compañia, si el capital de èsta subsiste como hasta hoy en tres millones de Libras Esterlinas y en la misma proporcion si se aumenta ó disminuye el capital.

Cuarto.—Don Juan G. Meiggs aportará ó llevará á la nueva Compañia todas las propiedades materiales, derechos, privilegios y franquicias de que disfruta la Compañia que hoy existe; y lo que él haga en este sentido, sujetándose á las cláusulas que anteceden, se tendrá como hecho y aprobado por ésta, pues por la confianza que inspira el Señor Meiggs aceptamos á firme los arreglos que celebre en el Perú ó en el extranjero.

Quinto.—Queda tambien facultado D. Juan G Meiggs para gestionar, si fuese necesario, con los tenedores de bonos de la deuda del Perú en Europa, para arribar á una combinacion que concilie los intereses de todos, facilitando la terminacion del Ferro-Carril de la Oroya y demas objetos que se espresan en la cláusula segunda, ó para buscar otras combinaciones tendentes al mismo fin.

Sexto.—Para obtener la consecucion de los objetos á que se estiende este poder, D. Juan G. Meiggs podrá hacer uso de todos los medios judiciales ó extrajudiciales, ocurrir ante el Supremo Gobierno del Perú y á las oficines de Estado, contratar dentro ó fuera del pais con cualquiera persona ó Sociedad y ofrecer en garantía los bienes de la Compañia; pero si hubiese necesidad de sustituir este poder, no podrá hacerlo sin autorizacion prévia de nuestra parte—U. señor Secretario se servirá agregar las demas cláusulas generales que prescribe la ley, y hará constar que sabe y le consta que el actual Director Gerente de la Compañia del Ferro-Carril de la Oroya y Mineral del Cerro de Pasco, soy yo Guillermo H. Cilley. — Lima, Abril dos de mil ochocientos ochenta.—Guillermo H. Cilley, Director Gerente. — Williams

M. Bush, Director de turno. En su consecuencia queda elevada á escritura pública la minuta trascrita que he agregado á su respectivo legajo anotada y foliada como corresponde.—Los otorgantes bien instruidos del tenor de la presente, la suscriben, siendo testigos D. Manuel Balera, D. Anselmo Aréstegui y D. Felipe Mariluz, doy fé.—Guillermo H. Cilley, Director Gerente.—Williams M. Bush.—Manuel Balera.—Anselmo Aréstegui.—Felipe Mariluz. — Ante mí. Francisco Palacios, escribano público y de hipotecas.—Es conforme con su original que se halla á fojas ciento diez y siete de mi registro.— Y en fé de ello signo y firmo este décimo sétimo testimonio en Lima, Abril cinco de mil ochocientos ochenta.—Un signo.—Francisco Palacios—Notario público y de hipotecas.—Conclusion—Bajo los términos de la minuta y demas documentos que van insertos, queda perfeccionado y elevado á instrumento público el contrato de modificacion del de prolongacion y construccion del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco y socavon de ese mineral á que ellos se refieren; ofreciendo ambas partes contratantes, cumplir fielmente lo que á cada una respecta sobre el particular. Y yo el Escribano doy fé: que la citada minuta queda agregada á su respectivo legajo con los folios veinte y dos y veinte y tres: que he cumplido con lo prevenido en los artículos setecientos treinta y cinco al treinta y ocho del Código de Enjuiciamientos en materia civil: que el testimonio del poder que va trascrito, lo he devuelto al interesado por haberlo asi exijido y que instruidos los interesados del objeto y resultados de este dicho instrumenio que les he leido, lo ratifican y firman, siendo testigos Don Marcelo Vallejos, Don Moises Pizarro y Don Nicanor Ayulo: no gravando timbres la presente escritura, por estar exenta de ellos, segun el artículo cuarto de las disposiciones generales de la propuesta preinserta.—Juan de D. Rivero—Juan G. Meiggs—Moises Pizarro—Nicanor Ayulo—Marcelo Vallejos—Ante mí, Claudio José Suarez, Escribano Público y de Hacienda.—Testado–das–ter–co–no vale.

Está conforme con su original que se halla á fojas ochenta y dos de mi protocolo de Hacienda correspondiente al Bienio de mil ochocientos ochenta y ochenta y uno al que me remito. En fé de lo cual expido este décimo tercio testimonio en fojas veinte y cuatro útiles que signo y firmo, despues de confrontado y correjido segun ley en Lima, Diciembre diez y nueve de mil ochocientos ochenta y cuatro.

Claudio José Suarez,
Escribano Público y de Hacienda.

A I.

Exmo. Señor:

Miguel P. Grace, ante V. E. con el debido respeto expongo: Que segun aparece de la escritura cuyo testimonio acompaño, soy cesionario de todos los derechos adquiridos por la Compañia del Ferro-Carril

de la Oroya y Mineral de Pasco. A mérito de ello, debo formular la presente solicitud, destinada á realizar las obras á que los contratos vijentes se refieren. Son de pública notoriedad los acontecimientos desgraciados que han impedido la conclusion de las obras principiadas, y para cuya ejecucion se habian comenzado á reunir los elementos necesarios.—Esos mismos acontecimientos y los efectos generales que han producido en el pais, hacen indispensables el empleo de todos los medios conducentes á obtener lo mas pronto posible los inmensos beneficios que el público debe reportar con la realizacion de tan importantes obras.—Cuento con el concurso de elementos valiosos, y cumple á mi deber ofrecerlos á la Nacion en las circunstancias por las cuales atraviesa, porque la ejecucion de los contratos que se me han cedido influirá de un modo poderoso en el cambio de la situacion del pais.

Con tal propósito, propongo llevar á su término, de conformidad con los planos y especificaciones aprobados por el Supremo Gobierno, y bajo las mismas condiciones, obligaciones y franquicias de que soy responsable y gozo, á mérito del contrato de 13 de Abril de 1880;—1.° La línea férrea de Chicla á la Oroya.—2.° La prolongacion hasta el Cerro de Pasco.—3.° La perforacion del Socavon de Rumillana.

Para llenar este compromiso sin gravámen alguno para el Estado, necesito, como es natural, el apoyo de V. E. y la modificacion y aclaracion de algunas cláusulas del contrato de 13 de Abril de 1880, que modificó el del 3 de Febrero de 1877.

Aunque estas modificaciones y aclaraciones son en reducido número, las considero indispensables, desde que las circunstancias presentes son completamente distintas de aquellas en las cuales se ajustaron los dos contratos referidos.

Ellas se reducen á los puntos siguientes:

CAPITULO PRIMERO.

Siendo necesario suprimir la parte referente á la adjudicacion á los tenedores de bonos, en el

Art. 1.° Se suprime, inclusive desde la frase—"en el término"—hasta el fin de la cláusula, y se pone—"del mismo modo que el Ferrocarril del Callao á Chicla, que es objeto del contrato especial elevado á escritura pública en esta misma fecha."

Como consecuencia de la cláusula anterior se rectifica el

Art. 2.° Cambiando la frase — "desde la Oroya en adelante" — por la de: "desde Chicla en adelante."

Para fijar con mayor claridad el valor de la moneda en que se cobren las tarifas, es necesario la modificacion siguiente en el

Art. 3.° Queda sin alterar hasta la frase—"siendo pagaderos"—y se suprime desde —"en metálico"—hasta el fin de la cláusula, y se reemplaza con—"en plata sellada del peso de 25 gramos y ley de nueve décimos fino por cada sol, segun la ley de moneda de 14 de Febrero de 1863, ó su equivalente"—Las tarifas no sufrirán alteracion miéntras el tipo de cambio por sol de plata no sea mayor de cuarenta peniques, ó

menor de treinta y cuatro peniques; en cualquiera de estos casos, las tarifas regirán calculándolas al tipo del dia de la fecha de esta propuesta, que es de treinta y siete peniques por sol de plata."

Siendo indispensable concluir la seccion de Chicla á la Oroya para poder comenzar la de la Oroya á Pasco, y por ser innecesaria la segunda parte, se altera como sigue el

Art. 4.° Se suprime la frase — "el principio" — y se reemplaza con —"la terminacion."

Se suprime desde la frase—"ó desde la terminacion"—hasta el final del artículo, y se reemplaza con—"y despues de la aprobacion por el Supremo Gobierno de los planos á que se refiere el artículo siguiente."

CAPITULO SEGUNDO.

SOCAVON.

Art. 1.° Sin alteracion.

Como la apertura de ramales contribuirá al progreso del laboreo de las minas, se quiere fijar con perfecta claridad el derecho de la Empresa para hacer los que sean convenientes, en consecuencia, se agrega lo siguiente al

Art. 2.° "Terminados estos trabajos de conformidad con los planos, si la Empresa encontrase conveniente hacer trabajos suplementarios ó de ramificacion en beneficio del laboreo general de las minas, podrá hacerlo."

Art. 3.°, 4.°, 5.°, 6.° } Sin alteracion.

Para rectificar un error en el contrato de que se trata, que fija la gran bomba en "Yauricocha" cuando en realidad está en "Mezapata," se hace la alteracion siguiente en el

Art. 7.° Se suprime desde, — «de Yauricocha" — hasta la palabra— «bombas»—y se sostituye con lo siguiente «de Mezapata, y la bomba existente en la lumbrera de Yauricocha, y de colocar una ó mas bombas."

Artículo 8.° Sin alteracion.

Como podrá convenir al gremio de mineros permutar sus derechos ó hacer arreglos con la Empresa fijando la manera de recibir sus metales, y como eso no afecta los intereses del Fisco, es justo que la Empresa tenga el derecho de hacerlo, sin que esto importe novacion del contrato.—En consecuencia, es necsario ampliar el Artículo 9.° agregando á esta cláusula:—«La Empresa ó quien la represente tendrá el derecho, en cualquier tiempo, de comprar la compensacion que este artículo confiere al gremio de mineros, ó de hacer permuta de ella, sin que por esto tenga que ser aprobado dicho arreglo por el Gobierno». Miéntras tanto, la Empresa y el Gremio de mineros determinarán la manera mas conveniente de dar cumplimiento al contenido de esta cláusula."

Artículos 10.° 11.° 12.° Sin alteracion.

La intervencion de la autoridad política, fué omítida por error en el contrato que se modifica: debe salvarse la omision en este sentido:

Art. 13 ° Agregando al final de la cláusula—"y por falta ú omision de esta, la hará la autoridad política".

Art. 14.° 15.° 16° 17° Sin alteracion.

CAPITULO TERCERO.

DISPOSICIONES GENERALES.

Como en materia de franquicias era mucho mas ámplio el contrato de 8 de Febrero de 1877, y las franquicias son mas necesarias en las condiciones actuales del pais, tanto mas, cuanto que otras empresas de menos importancia gozan de ellas, se ha hecho inevitable reemplazar el

Artículo 1.° Con la siguiente sostitucion:—" Serán libres de derechos de importacion todos los artículos que la Empresa introduzca, destinados á la construccion, conservacion, reparacion y explotacion de las minas y Ferrocarriles, objetos de este contrato, y por todo el tiempo que dure la concesion, como tambien los que se apliquen para el beneficio de metales, yá sea por los métodos hoy conocidos ó por otros que en lo sucesivo se descubran ó apliquen.—Al efecto, se enumeran á continuacion los referidos artículos y objetos que serán despachados libres de derechos en las Aduanas de la República para el servicio de la Empresa, á saber: Locomotoras, carros, rieles, ruedas, ejes, material rodante y demas que se empleé en la construcion y explotacion de Ferrocarriles y minas, sus edificios, estaciones y talleres; durmientes, maderas en tablas ó vigas en bruto ó labradas, puertas y ventanas, fierro bruto y fabricado, fierro cochino, galvanizado, en planchas, barras ú otras formas, zinc, cobre, estaño, azogue, bronce ú otros metales; herramientas de herrero, carpintero, maquinista, minero etc., baldes de madera, zinc y fierro; ferretería, tubos de metal, jebe ú otro material; mangueras; aparatos para gas, agua ó vapor; faroles, linternas, lámparas con sus accesorios; relojes para estaciones y oficinas; instrumentos de ingenieros, teodolitos, tránsitos, niveles, microscopios, etc. instrumentos y aparatos para ensayos, analisis ó exámen de metales, incluyendo toda sustancia química necesaria para operaciones de laboratorio ó amalgamacion, fundicion, reduccion, refinacion ó separacion de metales; carbon y cualquier combustible, como petróleo, leña, turba, etc.; máquinas de batería ó estampa, y toda clase de máquinas para moler, chancar, pulverizar y separar metales ó para amalgamarlos, concentrarlos, reducirlos ó purificarlos; hornos de reduccion, fundicion ó calcinacion; maquinaria de desague, ventilacion, perforacion, de barrenar, condensar, ú otra cualesquiera aplicable á la explotacion de minas ó socavones; máquinas de vapor estacionarias ó portátiles, con todos sus útiles y accesorios; tierra refractaria, cimiento, greda, ladrillos ordinarios y de fuego; acero fundido y lami-

nado en planchas, barras ú otras formas; balanzas de plataforma, de laboratorio, de ensayador etc.; pólvora de minas, dinamita ú otro cualesquiera material explosivo descubierto ó que en adelante se descubriese, guias, fulminantes ó cápsulas; material y útiles para telégrafos ó teléfonos; cuerdas ó cables de alambre, cáñamo ó manila; aceite para alumbrado y para máquinas, pintura, aceite de linaza y agua-raz; víveres para los trabajadores, entendiéndose por tales; carne fresca ó salada, papas, arroz, ájí, manteca, graza, pescado seco, frejoles, garbanzos, alberjas, frangollo, huesillos, galletas y harina, cebada, centeno, maiz, afrecho; pasto seco.

Art. 2.° Sin alteracion.

Se suprime el artículo 3.° y se sostituye como sigue:

Art. 3.° "Siendo necesario acordar á la Empresa ó á quien la represente, los medios precisos para que pueda allanar las dificultades con que tropiece para la realizacion por sí misma de los ferrocarriles hasta Pasco, la explotacion de las minas ó la apertura del socavon de Rumillana, queda autorizada la transferencia á otra persona ó personas, sociedad ó sociedades, de este contrato ó de cualquiera de sus partes."

Art. 4.° Sin alteracion.

Para dejar á salvo el derecho del Gobierno y el de la Empresa sobre la conveniencia de alterar las tarifas, se ha creido conveniente redactar el artículo 5.° en los términos siguientes:

Art. 5.° Las tarifas que rejirán en el Ferrocarril desde Chicla á la Oroya, y desde la Oroya al Cerro de Pasco serán las siguientes:

PASAJES.

	Por Kilómetro	
	PLATA.	
	PRIMERA CLASE.	SEGUNDA CLASE.
Seccion entre Chicla y Cacaracra	6 centavos.	4 centavos.
Seccion entre Cacaracra y Cerro de Pasco	4 centavos.	2 centavos.
	1000 kilógramos	por kilómetro.

FLETES.	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
Seccion entre Chicla y Cacaracra	18 centavos	16 cents.	14 cents.
Seccion entre Cacaracra y Cerro de Pasco	16 centavos	14 cents.	12 cents.

"Los pormenores y clasificaciones de las tarifas precedentes son las que han sido aprobadas por Supremo Decreto de..... ...
Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa."

Requiriendo la Empresa que sus trabajos no se suspendan ó alteren por falta de brazos, á primera vista se demuestra la conveniencia del

Art. 6.° "Los empleados y operarios de las líneas férreas, así como los que sirvan para la apertura del Socavon y explotacion de las minas, estarán exentos del servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, y la Empresa tendrá el derecho de apersonarse por ellos para exijir el cumplimiento de esta estipulacion y el castigo é indemnizacion, con arreglo á las leyes, de los que las infrinjan."

Para evitar el abuso de las reclamaciones infundadas es necesario el

Art. 7.° "La Empresa no es responsable sino por los actos, faltas ú omisiones que dependan directamente de ella y cuya existencia sea legalmente comprobada por el reclamante ó reclamantes. Por los actos, faltas ú omisiones de los empleados, serán éstos responsables."

Por ser de utilidad notoria las líneas telegráficas y por convenir á la conservacion del órden público la vijilancia del Supremo Gobierno, se pone el

Art. 8.° "La Empresa podrá explotar por su propia cuenta las líneas telegráficas que existen ó que ella deberá establecer al lado de la línea férrea hasta Pasco, ó en las ramificaciones de esa línea, ó en el Ferrocarril Mineral de Pasco."—"El Supremo Gobierno tendrá el derecho de vijilancia respecto del servicio de los telégrafos y podrá suspender el servicio á los particulares en el caso de públicos desórdenes."

No pudiendo la Empresa atender á todas las reclamaciones judiciales que pueda haber en la larga extension que recorre la línea férrea, se ha creido de inevitable necesidad el

Art. 9.° "Las reclamaciones que los particulares puedan hacer contra la Empresa, serán dirijidas á las autoridades judiciales establecidas en esta capital, si se trata de asuntos por su naturaleza contenciosos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16 capítulo 2.° para el sometimiento á arbitraje de las diferencias entre los mineros y la Empresa acerca de sus respectivos derechos y obligaciones."

Para poner á salvo á la Empresa de gravámenes ó impuestos desconocidos, y deslindar con claridad sus obligaciones, se agrega esta modificacion:

Art. 10. Queda exonerada la Empresa ó el que la represente, del pago de todo impuesto, gravámen ó gabela ó derecho aduanero actual ó futuro, fiscal ó municipal, cualquiera que sea su denominacion y la persona ó autoridad que lo decrete, sobre el capital de la Empresa, sobre las propiedades y productos de ella, sobre los trabajos que emprenda, sobre los metales que explote, beneficie, venda ó exporte, y sobre las barras ó pastas metálicas que produzca ó que venda en el pais.—Sobre las barras y pastas que produzca y exporte para el extrangero, pagará un derecho que no exceda de tres por ciento; pero si en cualquier época se disminuyese ó suprimiese el derecho de exportacion,

aprovechará la Empresa de este beneficio, aunque expresamente no se le conceda."

Para mayores seguridades del Gobierno y de la Empresa, es necesario el

Art. transitorio 11. "Para los efectos de este contrato, se hará un formal inventario, con intervencion de un representante del Supremo Gobierno, de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco y de D. Miguel P. Grace.

Creo, Exmo. Señor, que las modificaciones que propongo por esta solicitud son de tan palpable conveniencia, que no es necesario entrar en la demostracion minuciosa de sus ventajas, bastando tener en cuenta que ellas no exijen gravámen alguno para el Estado y que las obras proyectadas darán un impulso poderoso á la riqueza nacional, por la explotacion de inmensos veneros de riqueza y por el fomento de la industria agrícola en el mas importante y feráz de los valles trasandinos.

Por tanto:

A V. E. suplico que habiendo por formalizado la presente solicitud en el sentido y con los objetos indicados, se digne aceptarla, si, como es de creerse, la considera útil y ventajosa para los intereses públicos.

Lima, Enero 21 de 1885.

Exmo. Señor.

Firmado—*Miguel P. Grace.*

Lima, Enero 23 de 1885.

Informe el Jefe de la Seccion de Obras Públicas, oyendo al interesado, si fuere necesario.

(Firmado)—*Aliága y Puente.*

Señor Ministro:

Cumpliendo el superior mandato de US., he examinado detenidamente la propuesta que antecede y el contrato de su referencia del 13 de Abril de 1880, sobre la construccion del Ferrocarril al Cerro de Pasco y el Socavon de Rumiallana; y como quiera que las modificaciones propuestas no mejoran la situacion del Estado, respecto de la Empresa, en cuanto á lo estipulado en el contrato que se menciona, procedí desde luego á conferenciar con el recurrente D. Miguel P. Grace, para conocer la índole y avance de la Empresa que se propone llevar á cabo.

Le hice presente, que el contrato del 80 no ofrecia garantías ni en

cuanto á la época de la terminacion de los trabajos ni en cuanto á sus condiciones de ejecucion, que contribuyendo el Estado en una notable proporcion á la realizacion del proyecto, no reportaba casi provecho alguno; y le hice notar tambien las partes del contrato cuyo necesario efecto seria, como lo ha sido hasta hoy, crear un obstáculo permanente á la viavilidad y al laboreo de minas en el rico departamento á cuyo servicio debe destinarse la obra materia del contrato.

El recurrente encontró fundadas las obesrvaciones hechas y espuso: que contando con elementos suficientes para llevar á cabo la obra proyectada, y estando persuadido de lo productivo de la negociacion, así como de las grandes ventajas que la realizacion de la empresa ofrecia al Perú, estaba llano por su parte á ofrecer al Estado las garantias necesarias, y ofrecerle, ademas, como era justo ,una participacion sensible en los provechos del negociado.—Que deseando, por otra parte, mantener en todo tiempo la mas perfecta armonía con el gobierno del Perú, era de opinion que fuesen precisas las estipulaciones del contrato y bien definidos los derechos del Estado y los de la Empresa en lo relativo á la obra proyectada.

Conocedor US. de estos antecedentes, y habiéndose dignado darme instrucciones al respecto, procedí desde luego á cumplirlas, entrando de lleno en el análisis de las cláusulas del contrato.

Despues de una discusion séria y tranquila con el señor Grace, hemos arribado al proyecto de bases contenidas en el cuaderno P, que dejo agregado á este expediente.—Examinando el contenido de este cuaderno y las referencias hechas en el pliego P, se podrá comparar el contrato proyectado con el del año 1880, ya mencionado.

Con todo, importa hacer notar lo sustancial del proyecto en cuestion. Las clásulas tercera, quinta, sesta, octava, décima, undécima, duodécima, décima cuarta, décima quinta, décima sesta y décima séptima del Capítulo segundo, asi como la segunda y cuarta del capítulo tercero, son exactamente las mismas contenidas en el contrato del año ochenta. Todos los demas artículos han sido alterados, y se han agregado en el capítulo primero los artículos quinto, sesto y séptimo; y en el capítulo tercero se han agregado los artículos sesto al duodécimo.

Esto espuesto, faltame solo llamar la atencion de US. sobre los artículos segundo, sesto y séptimo del capítulo primero, cuaderno A, en virtud de los cuales, respectivamente, ha quedado en libertad el Gobierno de contratar los ramales á Jauja, Tarma y Chanchamayo, dando solo á la Empresa derecho de preferencia en igualdad de circunstancias; se ha fijado plazo de un año para dar principio á la prolongacion en Chicla, del Ferrocarril; y finalmente se ha fijado el plazo de siete años para la terminacion de los trabajos, pudiendo, en caso contrario, rescindir este y el otro contrato.

Es tambien notable la modificacion introducida en el artículo cuarto del capítulo segundo, en virtud de la cual se ha fijado el plazo de nueve años para que puedan ampararse minas en el Cerro de Pasco, y se ha estipulado que las minas de la Empresa pagarán, como todas, la respectiva contribucion. Finalmente, en el capítulo tercero, artículo

primero, se ha arreglado la liberacion de derechos de Aduana, en armonía con lo fijado para el contrato de arrendamientos de la línea del Callao á Chicla.

Con lo expuesto, creo haber dado cumplimiento al superior decreto de US. y espero haber interpretado fielmente las instrucciones con que US. se ha dignado honrar á esta Seccion.

Lima, Enero 30 de 1885.

J. Capelo.

A II.

PROYECTO DE BASES

PARA LA CONSTRUCCION DEL FERROCARRIL DE CHICLA Á LA OROYA Y DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO, Y DE LA APERTURA DEL SOCAVON Y EXPLOTACION DE MINAS, ACORDADAS POR LA SECCION DE OBRAS PUBLICAS CON DON MIGUEL P. GRACE EN RAZON DE LA PROPUESTA QUE ESTE HA HECHO AL SUPREMO GOBIERNO.

CAPITULO I.

Artículo 1.°—La Empresa tendrá el derecho y se obliga á construir un Ferrocarril entre la Oroya y el Cerro de Pasco, elijiendo el trazo y direccion mas conveniente. Sobre dicha línea tendrá la Empresa privilegio esclusivo por veinte y cinco años, y propiedad por noventa y nueve años, al fin de los cuales pasarà al dominio del Supremo Gobierno del Perú, sin desembolso ni gravámen alguno. Dicha concesion se extiende á la seccion no construida del Ferrocarril de la Oroya y que está comprendida entre la Oroya y Chicla, del mismo modo que el Ferrocarril del Callao á Chicla, que es objeto del contrato especial elevado á escritura pública en esta misma fecha.

Artículo 2.°—La Empresa tendrá ademas en igualdad de circunstancias, el derecho de preferencia sobre cualquiera otra, para la construccion de las líneas férreas que se hubiesen proyectado ó pudiesen proyectarse de cualquier parte de la línea desde Chicla en adelante hasta Jauja, Tarma ó Chanchamayo.

Artículo 3.°—Las tarifas del ferrocarril de Chicla à la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, serán las mismas que rijen en el Ferrocarril del Callao á Chicla, segun la proporcion de distancias, pesos y gradientes, siendo pagaderas en plata sellada del peso de veinte y cinco gramos y ley de nueve décimos fino por cada sol, segun la ley de moneda del 14 de Febrero de 1863, ó su equivalente. Las tarifas no sufriràn alteracion mientras el tipo del cambio por sol de plata no sea mayor de cuarenta peniques ó menor de treinta y cuatro peniques; en cualesquiera de estos casos, las tarifas regirán calculándolas al tipo del dia de la fecha de esta propuesta, que es de treinta y siete peniques por sol de plata.

Artículo 4.°—La Empresa ejecutará y terminará el Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, dentro de tres años contados desde la terminacion de la Seccion de Chicla á la Oroya, que hará la misma Empresa, debiendo ser aprobados por el Supremo Gobierno, los planos á que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 5.°—Los planos del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de

Pasco serán hechos por la Empresa á su costa, y serán ademas presentados al Supremo Gobierno para su exámen y aprobacion; quedando establecido que los terrenos de propiedad pública, que conforme á los planos aprobados por el Gobierno, sean necesarios para el establecimiento de la línea y sus estaciones, y cuya extension figura y demas condiciones consten del proyecto y cuaderno de especificaciones que se acompaña, serán cedidos por el Gobierno á la Empresa sin remuneracion alguna.

El Gobierno ademas, ayudará á la Empresa para la expropiacion de terrenos de particulares, en armonia con lo prescrito sobre la materia en el Reglamento General de Obras Públicas.

Artículo 6.º—La Empresa principiará los trabajos de Chicla á la Oroya y con sujecion al trazo aprobado ya, de la fecha en un año del otorgamiento de este contrato, y el camino quedará terminado dentro de cuatro años contados desde la fecha de esta escritura.

Queda convenido que no será obligatorio para la Empresa, construir las estaciones en conformidad con los planos mencionados, pues en esa y otras materias que no sean necesarias para el buen servicio, podrá hacer la Empresa las economías que crea convenientes.

Artículo 7.º—Si la Empresa no termina los trabajos del Ferrocarril de Chicla á la Oroya y de la Oroya hasta el Cerro de Pasco de la fecha en siete años, estará obligada, á partir de esa fecha, á pagar la multa anual de cinco mil libras por cada año que demore (L. E. 5000); y el Supremo Gobierno podrá optar á su eleccion desde esa época, entre aceptar esta multa ó rescindir este contrato y el de arrendamiento de la línea de la Oroya, y confiar dichos contratos á otra Empresa, sin mas responsabilidad que la del pago prévio del importe de los trabajos ejecutados por la Empresa, de conformidad con los planos, presupuestos y especificaciones que se aprueben conforme á la cláusula 5.ª para la seccion de la Oroya al Cerro de Pasco; y en cuanto á la seccion de Chicla á la Oroya teniendo por base lo siguiente:

Puentes:—Importe de todos ellos ochenta y tres mil libras esterlinas (L. E. 83,000), las que deben repartirse entre el número de metros lineales correspondientes á todos los puentes, para deducir el precio del métro lineal.

Tuneles:—Importe total ochenta y tres mil libras esterlinas (L. E. 83,000) las que deben repartirse entre el número de métros lineales correspondientes á todos los túneles, para deducir el precio del métro lineal.

Via.—Trabajos de terraplen y demas, hasta dejar concluida la línea, con sus durmientes y rieles, expedita para el tráfico, en los primeros 31 kilómetros, comprendidos entre Chicla y la cumbre de la cordillera, á razon de seis mil libras esterlinas (L. E. 6,000) por cada kilómetro; y en los 49 kilómetros restantes á razon de dos mil libras esterlinas (L. E. 2,000 cada kilómetro; no siendo de abono, los trabajos hechos en la via, cuyos rieles no estén definitivamente colocados.

CAPITULO II.

SOCAVON.

Artículo 1.°—Hará la Empresa el socavon de desagüe del Cerro de Pasco con sujecion al plano aprobado en el Grémio de Mineros, que sirvió de base para dictar la ley de veinticuatro de Mayo de 1861, y con las modificaciones aceptadas por el Ingeniero de Estado Don Alejandro Babinski, en el plano y perfil aprobados por el Supremo Gobierno, por decreto de 24 de Octubre de 1877, prévio informe de la Junta Central de Ingenieros, y cuyos originales se encuentran depositados en el archivo de ésta. Dicho socavon correrá á lo menos de cincuenta á sesenta varas debajo del actual socavon de Quiulacocha, con todos los ramales que la Empresa crea convenientes.

Artículo 2.°—Los trabajos del socavon estarán concluidos cuando mas tarde, dos años despues de que el Ferrocarril sea entregado al tráfico público. Terminados estos trabajos, de conformidad con los planos, si la Empresa creyere conveniente hacer trabajos suplementarios ó de ramificacion en beneficio del laboreo general de las minas, podrá hacerlo, siempre que no hubiera perjuicio de terceros.

Artículo 3.°—Durante la construccion de esta obra, gozará la Empresa de todos los privilegios que concedan las leyes de minas á las Empresas Mineras.

Artículo 4.°—Como por el hecho de perforar el socavon, debe gozar la Empresa de todos los derechos que las ordenanzas de mineria conceden á los aventureros, la Empresa adquirirá la propiedad de todos les terrenos que no estén amparados *en esta fecha;* y en cuanto á las minas reconocidas y amparadas, la Empresa reconoce el derecho de propiedad de los mineros en todas aquellas que están empadronadas debidamente hasta la fecha del último padron, que es el correspondiente al 2.° Semestre de 1879 por haber pagado la contribucion; pero respecto á las minas que hayan sido ó fuesen abandonadas, y que hubiesen quedado ó quedasen denunciables en lo futuro, por no haber pagado la contribucion, queda vijente *durante nueve años* á partir de la fecha, el derecho á favor de la Empresa de reasumir la propiedad de todas esas minas abandonadas y denunciables, *abonando la contribucion de minas* vijente actualmente, y que el Gobierno no podrá subir á la Empresa hasta el vencimiento de este contrato; pero si se rebaja dicha contribucion, la Empresa aprovechará de la rebaja durante su vijencia.—Al efecto el Supremo Gobierno expedirá las órdenes correspondientes, para que la diputacion de mineria del Cerro de Pasco, considere en el padron anual á partir desde hoy, como propiedad de la Empresa, todas las minas no empadronadas, como de propiedad particular desde el 3 de Febrero de 1877, fecha del contrato ahora vijente, procediéndose del mismo modo en lo sucesivo hasta la expiracion de los nueve años mencionados mas arriba. Dicha órden comprenderá igualmente la prohibicion de admitir la de-

nuncia de minas nuevas en el distrito de su jurisdiccion, segun lo estipulado en el artículo 4.° capítulo 4.° del referido contrato, que es como sigue: Artículo 4.° Como por el hecho de perforar el socavon debe gozar el señor Meiggs ó la Empresa ó empresas que la representen, de todos los derechos que las Ordenanzas de minería conceden á los aventureros, adquirirá la propiedad: 1.° de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; 2.° de todas las minas que aunque trabajadas hasta alguna profundidad, se encuentran abandonadas y no se conozca los propietarios de ellas—La profundidad de estas minas comprenderá no solo la zona que está sobre el socavon de Quiulacocha, sino lo que se logre desaguar debajo de él. Esta concesion se hace con arreglo á los artículos 1.°, 2.° y 3.° título 5.° artículo décimo séptimo, título 6.° y artículo décimo de las Ordenanzas de mineria.—Si pasados tres años despues de terminado el Socavon de Rumiallana, la Empresa no estuviese laboreando todas las minas que ha adquirido segun este artículo, cesará su derecho de propiedad sobre las que no tuviese en actual trabajo en la época indicada, siendo entendido que aun entónces, la Empresa tendrá el derecho de señalar las que desea conservar y que mantendrá en adelante con sujecion á las Ordenanzas y disposiciones que rijan sobre minas. Todas las demas quedarán en los mismos términos y bajo las condiciones que las de cualquier particular, esto es, serán denunciables aun por la misma Empresa, pagando la contribucion correspondiente.

Artículo 5.° Se adjudica igualmente á la Empresa; 1.° la potencia hidráulica de las aguas del socavon de Quiulacocha sin perjuicio de los derechos que sobre ellas tengan algunos mineros hasta la fecha. 2.° las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada de Rumiallana en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convenga poner en ella, en la extension de una milla, desde la salida del socavon, quedando despues dichas aguas á beneficio del Estado.

Artículo 6.° La Empresa gozará de todos los privilejios concedidos por las leyes á las Compañias de minas.

Artículo 7.° Durante la construccion del nuevo socavon, tendrá la Empresa el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mezapata y la bomba existente en la lumbrera de Yauricocha y de colocar una ó mas en los lugares convenientes para desaguar los planes inundades del tajo de Santa Rosa, ó de otros distritos, á su eleccion. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes; tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se presenten y le correspondan, segun las clásulas de este contrato.

Artículo 8.° Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se le concede el libre uso, sin gravámen de ninguna clase: 1.° del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones;—2.° de las lumbreras de Mezapata, Yauricocha y Huancapucro. Se le concede además la propiedad sin gravámen: 1.° de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mezapata y Yauricocha; 2.° de la máquina de Huancapucro; 3.° de

las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposicion y que se hallan en el Cerro de Pasco, en el pasaje de Conan.

Artículo 9.° En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que se haga uso, la Empresa ó quien la represente, entregará el cinco por ciento durante los diez primeros años, y el dos y medio por ciento en los siguientes, de todos los minerales que explote de entre los que se adjudiquen con arreglo á la cláusula cuarta. Esta parte la pondrá á su costo afuera de las minas y libre de todo gasto á disposicion del gremio de mineros. La Empresa ó quien la represente, tendrá el derecho en cualquier tiempo, de comprar la compensacion que este artículo confiere al gremio de mineros ó de hacer permuta de ella ó de alterar el contrato vigente en cualquiera de sus partes, de acuerdo con los mineros en la parte que les corresponda, sin que para ello sea necesario la aprobacion del Gobierno. Sin embargo la Empresa debe poner en conocimiento del Gobierno las modificaciones á que hubiera llegado con los mineros y dentro de los treinta dias de otorgado el contrato.

Artículo 10.° Todos los mineros que conserven la propiedad de sus minas al empezar las obras de la Empresa, tendrán el derecho de seguir explotándolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, sino tambien los planes inundados de sus minas ó podrán ceder la explotacion de la parte inundada de ellas.

Artículo 11.° Si prefieren ceder la explotacion de la parte inundada de sus minas, podrá explotarlas la Empresa por su cuenta, y les dará el veinte y cinco por ciento de los minerales que saque de ellas. Este veinte y cinco por ciento les será entregado fuera de las minas, sin gravámen alguno.

Artículo 12.° Los que quisieren explotar las areas de la zona inundada, comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo con las siguientes condiciones: 1.° harán saber á la Empresa su determinacion antes que ésta haya principiado los trabajos de desagüe, con cuyo objeto avisará con sesenta dias de anticipacion, cuando deba empezar los trabajos; 2.° le pagarán como contribucion de desagüe, la quinta parte de todos los minerales que saquen de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravámen alguno; 3.° harán los trabajos con arreglo á las Ordenanzas, fortificándolas debidamente; 4.° no tendrá dicha Empresa ó sus representantes, responsabilidad alguna por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes, que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Artículo 13.° Para el trabajo de las minas en seco, se observarán las reglas siguientes: 1.° Los mineros no podrán invadir con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada, comprendida bajo el nivel de Quiulacocha, sin dar á la Empresa el aviso á que se refieren los artículos 10.°, 11.° y 12.° y haber hecho la declaracion consignada en dichos artículos; si asi no lo hicieren, perderán en favor de la Empresa ó de sus representantes, como lo disponen las Ordenanzas, todos los

minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavon; 2.ª Para evitar estas invaciones tendrá dicha Empresa por sus representantes, el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, las labores y frontones que se estén explotando por ellos, y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento, la diputacion de minería prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de ésta, la hará la autoridad política.

Artículo 14.° Los mineros tendrán obligacion de permitir á los representantes de la Empresa, el uso de las lumbreras particulares que tengan y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, con el único objeto de que tengan entrada y salida fácil sus empleados, dependientes y trabajadores, cuando sea preciso hacer á costa de la Empresa, cañones de ventilacion y comunicacion para sus labores. Estos cañones de ventilacion se harán con arreglo á las Ordenanzas y á las prescripciones de la ciencia y será responsable la Empresa de los daños que pudieran sufrir los mineros, por falta de cumplimiento de estas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna, por los daños que provengan por casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos podrá solicitar la Empresa el auxilio de la diputacion ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Artículo 15.° Los derechos y obligaciones que recíprocamente se han impuesto los mineros para con la Empresa y ésta para con los mineros, asi como los detallados en este contrato y demas compromisos que se desprenden de las actas celebradas por los mineros, pidiendo al Gobierno la celebracion del contrato, con fecha 11 de Noviembre de 1876, quedan vigentes.

Artículo 16.° Cualquiera diferencia entre los mineros y la Empresa acerca de la inteligencia y extension de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores, nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercer dirimento para el caso de discordia, y su fallo será inapelable.

Artículo 17.° Todos los derechos y concesiones que en el presente capítulo se otorgan á la Empresa, se entienden concedidos á ésta para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo, y sin responsabilidad alguna al Estado.

CAPITULO III.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.° Serán libres de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de toda gabela, todos los artículos necesarios para la construccion de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, y del socavon, durante los siete años que se fijan como necesarios para la construccion de estas obras, contados desde la fecha del otorgamiento de este contrato.

Serán ademas libres de derechos de importacion, movimiento de bultos y de toda gabela, durante el tiempo que dure esta concesion, los artículos principales, necesarios para la conservacion y explotacion de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, y que se enumeran á continuacion: Locomotoras y material rodante de todas clases, con sus piezas de repuesto, tubos y accesorios; rieles con sus platinas, pernos, tuercas y clavos; durmientes y carbon de piedra.

Por todos los demas artículos que la Empresa necesitára, vencidos los siete años indicados mas arriba, pagará los derechos de Aduana vigentes en la fecha de este contrato, sin que el Gobierno pueda aumentarlos con respecto de la Empresa; pero si el Gobierno los disminuyese, la Empresa gozará de la rebaja durante su vigencia.

Artículo 2.° La Empresa está obligada á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere la nomenclatura expresada, haciendo la introduccion solo en la cantidad necesaria segun las circunstancias y exigencias de las obras, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver el contrabando, las reglas y formalidades que creyese convenientes.

Artículo 3.° El presente contrato puede ser transferido á otra Empresa, sin que sea necesaria la aprobacion del Gobierno; pero á éste debe dársele aviso dentro de los treinta dias de hecha la transferencia, para que en todo tiempo quede determinada la personalidad del contratista. La nueva Empresa no adquirirá mas derechos que los que le correspondan por este contrato en la época de la transferencia.

Artículo 4.° La escritura de estas modificaciones y las de las Compañias que se formen para su cumplimiento, quedan exentas del pago de timbres.

Artículo 5.° Las tarifas que regirán en el Ferrocarril desde Chicla á la Oroya y desde la Oroya al Cerro de Pasco, serán las siguientes:

PASAJES.

	Por kilómetro.		
	PLATA		
	Primera Clase.	Segunda Clase.	
Seccion entre Chicla y Cacaracra.....	6 Centavos	4 Centavos	
Seccion entre Cacaracra y C. de Pasco.	4 Centavos	2 Centavos	
FLETES.	1000 kilógramos por kilómet.		
	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
Seccion entre Chicla y Cararacra...	18 cents	16 cents.	14 cents.
Seccion entre Cararacra y C. de Pasco	16 cents.	14 cents.	12 cents.

Los pormenores y clasificaciones de las tarifas precedentes, comprendido en ellas lo relativo al servicio del Gobierno y al uso de la línea telegráfica de la Empresa, son las que han sido aprobadas por Supremo decreto de..... Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa.

Articulo 6.° Los empleados y operarios de las líneas férreas, asi como los que sirvan para la apertura del socavon y explotacion de las minas, estarán exentos del servicio militar, salvo el caso de guerra exterior, y la Empresa tendrá el derecho de apersonarse por ellos, para exijir el cumplimiento de esta estipulacion y el castigo é indemnizacion con arreglo á las leyes, de los que la infrinjan.

Articulo 7.° En los actos, faltas ú omisiones que se cometan en la línea, con daño de personas ó cosas, la Empresa solo será responsable si se prueba que no se han dado cumplimiento por parte de la Empresa, á las prescripciones sobre el tráfico y demas del Reglamento de Ferrocarriles, que cumplidas habrian evitado el daño. En caso contrario cada empleado responderá civil ó criminalmente, por las faltas que cometieren.

Articulo 8.° La Empresa podrá explotar por su propia cuenta las líneas telegráficas que existen ó que ella deberá establecer al lado de la línea férrea hasta Pasco ó en las ramificaciones de esa línea ó en el Ferrocarril Mineral de Pasco, salvo cuando el Gobierno tenga línea propia. Este artículo será tambien aplicable al teléfono, cuando la Empresa lo establezca. La Empresa se sujetará á lo prescrito en el Reglamento General de Telégrafos nacionales, y cobrará al público conforme á la tarifa señalada en dicho Reglamento.

Articulo 9.° Fuera de los gravámenes considerados en el presente contrato, la Empresa queda exonerada durante el tiempo de esta concesion, del pago de todo gravámen, impuesto ó gabela de cualquiera clase, fiscal ó municipal; pero sobre las barras y pastas que produzca y exporte para el extrangero, pagará un derecho que no exederá de tres por ciento, salvo el caso de que el Gobierno disminuyese ó suprimiese este derecho, en cuyo caso la Empresa aprovechará de la disminucion ó supresion durante su vigencia.

Articulo 10.° Para los efectos de este contrato, se hará un formal inventario con indicacion de las obras hechas, su estado actual, las existencias que hubieren y la respectiva valorizacion; debiendo intervenir en la formacion de este inventario, un Ingeniero del Estado, en representacion del Supremo Gobierno, y un representante de la Empresa. Las diferencias que hubieren serán resueltas por un dirimente, nombrado de acuerdo por ambos comisionados.

Articulo 11.° Queda establecido, que si por razon del cumplimiento de este contrato, hubiesen diferencias entre el Supremo Gobierno y la Empresa, que no fuese posible arreglar de comun acuerdo, estas diferencias serán precisamente sometidas á los Tribunales de la República, para que las resuelvan con sujecion á las leyes. Para este efecto, se considera la Empresa radicada en Lima, donde tendrá un representante debidamente autorizado por la Compañia.

Articulo 12.° Las reclamaciones que los particulares puedan hacer contra la Empresa, serán dirijidas á las autoridades judiciales establecidas en esta Capital, si se trata de asuntos por su naturaleza contenciosos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16.°, Capitulo 2.°, para el sometimiento á arbitraje de las diferencias entre los mineros y la Empresa, acerca de sus respectivos derechos y obligaciones.

Lima, Enero 30 de 1885.

(Firmado)—*J. Capelo.*

P.

RAZON COMPARATIVA

DE LA PROPUESTA HECHA POR DON MIGUEL P. GRACE, SOBRE LA CONSTRUCCION DEL FERRO-CARRIL DE CHICLA Á LA OROYA, Y DE LA OROYA AL CERRO DE PASCO Y APERTURA DEL SOCAVON Y EXPLOTACION DE MINAS, Y EL PROYECTO DE BASES ACORDADAS CON EL PROPONENTE, POR LA SECCION DE OBRAS PUBLICAS.

NOTA.—Para la inteligencia de lo que sigue, debe tenerse presente: 1.° Que la Escritura de Construccion del Ferrocarril y Socavon del Cerro de Pasco, está marcada con la letra *A;* 2.° La propuesta para modificar ese contrato, está signada con la letra *A'*; y 3.° Que el proyecto de bases acordadas, corresponde á la marca *A"*. —Todos los cuadernos tienen sus páginas numeradas.

CAPITULO PRIMERO.

Artículo 1.°—A' pag. 2.—A. pag. 10.—Aceptado lo propuesto, agregándose una frase (v. A". art. 1.°).

Artículo 2.°—A' pag. 2.—A. pag. 12.—Desechado lo propuesto, cambiándolo con otro art. (v. A" art. 2.°).

Artículo 3.°—A' pag. 3.—A. pag. 12.—Aceptado lo propuesto, con algunas modificaciones (v. A" art. 3.°).

Artículo 4.°—A' pag. 3.—A. pag. 13.—Aceptado lo propuesto, (v. A" art. 4.°)

Ademas, se han agregado á este capítulo, tres articulos (v. A" art. 5.° 6.° y 7.°)

CAPITULO SEGUNDO.

Artículo 1.°—A' pag. 4.—A pag. 14.—Aceptado lo propuesto, con una modificacion (v. A" art. 1.°)

Artículo 2.°—A' pag. 4.—A. pag. 15.—Aceptado; pero modificando los términos (v. A" art. 2.°)

Artículos 3.°, 4.°, 5.° y 6.°—A' pag. 4.—A' pags. 16 á 23.—Aceptado lo propuesto; pero modificando el art. 4.° en el sentido de fijar el número de años para el amparo de Minas, y que se pague contribucion por ellas (v. A" art. 3.°, 4.°, 5.° y 6.°)

Artículos 7.° y 8.°—A' pag. 4 y 5.—A. pag. 23 y 25.—Aceptado lo propuesto (v. A" art. 7.° y 8.°)

Artículo 9.°—A' pag. 5.—A. pag. 26.—Aceptado lo propuesto, modificando la redaccion (v. A" art. 9.°).

Artículos 10, 11 y 12.—A' pag. 5.—A. pag. 26 á 28.—Aceptado sin alteracion (v. A" art. 10, 11 y 12).

Artículo 13.—A' pag. 5.—A. pag. 30.—Aceptado lo propuesto, (v. A" art. 13).

Artículos 14, 15, 16 y 17.—A' pag. 6.—A. pag. 32 á 35.—Aceptados sin alteracion (v. A" art. 14, 15, 16 y 17).

CAPITULO TERCERO.

Artículo 1.°—A' pag. 6 á 8. -A. pag. 35.—Desechado lo propuesto. Se ha sostituido con otro (v. A" art. 1.°)

Artículo 2.°—A' pag. 8.—A. pag. 39.—Aceptado lo propuesto (v. A" art. 2 °)

Artículo 3.°—A' pag. 8.—A. pag. 40.—Desechado lo propuesto, sostituyéndolo con otro (v. A" art. 3.°)

Artículos 4.°, 5.° y 6.°—A' pags. 8 á 10.—A. pag. 41.—Aceptado lo propuesto, modificando el art. 5.° (v. A" art. 4.°, 5.° y 6.°)

Artículo 7.°—A' pag 10.—Desechado, poniendo en su lugar otro artículo (v. A" art. 7.°)

Artículo 8.°—A' pag. 10.—Desechado, poniendo en su lugar otro artículo (v A" art. 8.°)

Artículo 9.°—A' pag. 11.—Aceptado (v. A" art. 9.°)

Artículo 10.—A' pags. 11 á 12.—Desechado lo propuesto, poniendo en su lugar otro artículo (v. A" art. 10).

Artículo 11.—A' pag. 12.—Aceptado; pero cambiando los términos (v A" art. 11).

Ademas, se han agregado dos artículos (v. A" art. 12 y 13).

Lima, Enero 28 de 1885.

Lima, Enero 31 de 1885.

Atendiendo á que por la magnitud de los intereses de que trata este Expediente y por la trascendental importancia de la obra que se proyecta; es necesario oir á una comision especial; nómbrase con tal objeto, á los señores don Manuel O. de Villate, don Manuel Candamo y don Juan Gildemeister, para que informen al Gobierno sobre el mérito de la propuesta y demas documentos que se acompañan, oyendo al recurrente, si fuese necesario.—Comuníquese y regístrese.

(Firmado)—*Aliaga y Pueute.*

Sello del Ministerio de Gobierno.

Señor Ministro:

Cumpliendo con el encargo que US. se ha servido hacerles en la resolucion que precede, los que suscriben tienen la honra de expedir *el siguiente informe:*

Las ventajas que el país reportaría de la prolongacion del Ferrocarril de la Oroya hasta el Cerro de Pasco, son tan evidentes, que la comision cree innecesario entrar en largas consideraciones para pretender demostrarlas, y que le bastará exponer á ese respecto la opinion general, y á su juicio incuestionable, de que la produccion de ese famoso asiento mineral adquiriría gran desarrollo, si en vez del actual sistema de trasportes, tan costoso y difícil, se contára con las facilidades y economía que ofrece una vía férrea, la cual no solo estimularía el trabajo de las minas, permitiendo la exportacion en alta escala de los metales en bruto que el cerro contiene en inmensas proporciones, sino que haciendo posible y barata la introduccion de las máquinas y demas elementos necesarios, la industria saldría de la antigua rutina en que vive hasta hoy y adoptaría los procedimientos modernos tomando por esta causa considerable incremento.

Pero esa fundada espectativa, que bastaría para hacer del establecimiento de la línea férrea hasta el Cerro de Pasco, una obra pública de la mayor utilidad, es sin embargo, muy inferior á los resultados posibles y aun probables, que produciría el socavon de Rumiallana.

Se cree que hecho por ese medio el desague de las minas y restablecido el laboreo de ellas, se encontrarían grandes cantidades de ricos metales, y el Cerro volvería al mismo ó mayor esplendor que tuvo en tiempos antiguos por su abundante produccion de plata. Los mas experimentados mineros tienen en ese punto fé profunda y las autoridades científicas mas competentes como los señores Raimondi, Babinsky, Duchatenet y otros, sin darle un carácter tan absoluto, profesan la misma opinion, fundada en las mas claras inducciones que es posible hacer en semejante materia.

En el supuesto de que esa opinion sea exacta, como todo lo hace presumir, combinadas las dos obras del Ferrocarril y del socavon, darían á la industria un impulso extraordinario en el Cerro de Pasco, lo mismo que en otras importantes regiones mineras, como la de Yauly, por las que pasaría la línea, desarrollarían el comercio con el Departamento de Junin, abrirían nuevas fuentes de trabajo, ofrecerían provechosas aplicaciones á los capitales de la Nacion, atraerían otros de fuera, aumentarían la riqueza del pais y contribuirían eficazmente á la prosperidad pública.

El aliciente de tales ventajas ha producido una aspiracion general por la realizacion de esas obras, que si siempre habrian sido de gran utilidad y provecho, en las circunstancias en que ha dejado al pais la guerra con Chile, la opinion pública la anhela como de urgente necesidad y tiene cifradas en ellas consoladoras esperanzas.

El Gobierno no puede, ni podría emprenderlas en largos años y no habiendo en el pais los caudales particulares que demanda su ejecucion, es necesario atraerlos del extrangero, para lo cual la accion administrativa, procediendo con amplitud de miras, debe dar toda especie de facilidades y garantías, á fin de no amenguar el poder del estímulo, que los provechosos resultados de la Empresa ofrece á los capitales que se empleen en ella.

Es preciso vencer la desconfianza que por lo general inspiran á los capitalistas las inversiones en paises lejanos, lo que naturalmente es mayor tratándose de aquellos que, desgraciamente como el nuestro, no tienen gran estabilidad en sus instituciones y han sufrido catástrofes que perjudican su crédito. Esa es una imperiosa necesidad y un imprescindible deber, que los poderes públicos y todos los que algo se interesan por el bien general, deben cumplir, en lo que á cada cual corresponde; y ya que se presenta la oportunidad de hacer un llamamiento á los capitales extraños para una aplicacion provechosa para ellos y para nosotros, debemos hacerles todas las concesiones y otorgarles todas las garantías compatibles con las leyes del Estado y los intereses de la Nacion.

Insuficientes ó ya sin aplicacion las obras de desague de las minas del Cerro de Pasco, practicadas en el pasado y á principios del presente siglo, se pensó desde hace muchos años en el socavon de Rumiallana, como en el medio mas eficaz para ese objeto, y los mineros interesados en sacar á su industria de la postracion en que se hallaba, dirijieron sus esfuerzos á obtener del Estado los fondos necesarios para efectuar la obra.

El General Castilla, acojió favorablemente la idea, y por su iniciativa, el Congreso de 1861, votó un subsidio á los mineros de un millon de pesos para hacer el Socavon.

Aprovechando los mineros del viaje que algun tiempo despues emprendió á Europa uno de los que suscriben este informe, le encargaron que contratase allí la ejecucion de ese trabajo, y habiéndose él ocupado con empeño en el asunto, celebró un contrato que no se pudo llevar á cabo á causa de la situacion creada por la cuestion española, y de otras circunstancias que han influido permanentemente en ese sentido.

La administracion de Don Manuel Pardo consagró al negocio preferente atencion, y como en la época de su administracion ya estaba contratada la construccion del Ferrocarril de la Oroya y aun concluida la seccion mas importante, su proyecto, que fué objeto de largos y concienzudos estudios, no se limitó á la apertura del socavon, sino que comprendía tambien la prolongacion del Ferrocarril hasta el Cerro de Pasco.

Inició arreglos sobre el particular con Don Enrique Meiggs que estuvieron á punto de perfeccionarse, y que fué forzoso aplazar por motivo de la penuria fiscal y de haber ocurrido, por entónces, la inconvertibilidad de los billetes de los bancos y la suspension del servicio de la deuda externa.

En Setiembre de 1876, Don Enrique Meiggs hizo al Gobierno simultáneamente con otras dos propuestas para objetos que no son del caso, una para llevar la línea férrea de la Oroya hasta el Cerro de Pasco y construir el socavon de Rumiallana. Por decreto fecha 12 de Enero de 1877, el Gobierno del General Prado aceptó la propuesta con ciertas modificaciones, en que convino el proponente, y el contrato se elevó á escritura pública el 3 de Febrero del mismo año.

Feb. 1885

Conforme á sus estipulaciones, Don Enrique Meiggs quedó obligado á efectuar esas obras con fondos que él buscaría por su cuenta, ya recibiéndolos prestados, ya formando sociedades que los proporcionasen; pero el Gobierno á su vez contrajo la obligacion de garantizar el interés de 7 °/o anual sobre 2.400,000 £ que fué el capital fijado á la negociacion, del cual 1.800,000 £ eran aplicables al Ferrocarril y amortizables con rentas fiscales, y las 600,000 £ restantes al socavon y no reembolsables por el Estado.

Quedó igualmente obligado Meiggs á concluir la obra del Ferrocarril hasta Pasco á los cuatro años de la fecha del contrato, y la del Socavon á los dos, contados desde que la línea se entregase al público. Una de las rentas fiscales que se destinaron á formar el fondo de garantía y de amortizacion, fué los productos libres del Ferrocarril hasta Pasco, y su administracion y conservacion, quedó conferida por el artículo 6.° del supremo decreto al mismo Meiggs, quien deberia hacer la aplicacion señalada á los productos libres, teniendo derecho á una comision de administracion de 5 °/o sobre el producto bruto. Amortizado el capital de 1.800,000 £ atribuido al Ferrocarril, cesaba la administracion del contratante y la línea del Callao al Cerro de Pasco entraba definitivamente al poder del Gobierno. De los productos netos de las minas que explotasen Meiggs y la sociedad que lo representase, correspondia al Gobierno del 25 al 30, ó del 40 al 50 por ciento segun su monto.

Don Enrique Meiggs murió en Setiembre de 1877 sin haber podido formar la sociedad que debia proporcionar los capitales necesarios para realizar las obras contratadas. El directorio ejecutor que instituyó en su testamento formó una sociedad bajo la razon de Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco que reasumió los derechos y obligaciones de los contratos referidos.

El cambio de circunstancias que la guerra con Chile operó en el pais, destruyó las bases fundamentales del contrato de 3 de Febrero de 1877 y en Abril de 1880, Don Juan G. Meiggs, en representacion de la compañia, elevó al Jefe Supremo una nueva propuesta para la construccion del Ferrocarril al Cerro de Pasco y del socavon de Rumillana, y otra para el arrendamiento de la línea del Callao á Chicla, propuestas que fueron aprobadas y originaron las contratas de 13 y 14 de Abril de 1880.

Por el primero se concedió á la compañia el derecho de construir una línea férrea entre la Oroya y el Cerro de Pasco, sobre la que tendría privilegio exclusivo por veinticinco años y propiedad por noventa. La concesion se extendia á la seccion no construida de la línea de la Oroya comprendida entre Chicla y la Oroya, si adjudicada esa línea á los tenedores de bonos, trascurrian dos años sin que ellos hubiesen emprendido la construccion de aquella parte.

El plazo señalado para la terminacion del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, fué de tres años, contados desde el principio de la construccion por la compañia de la seccion de Chicla á la Oroya ó desde su terminacion por los tenedores de bonos.

Por el contrato de 14 de Abril, el Gobierno arrendó á la compañia el Ferrocarril del Callao á Chicla por el plazo de diez años; pero con la condicion de que si se realizaba su adjudicacion á los tenedores de bonos peruanos, el arrendamiento terminaba. La merced conductiva fijada fué de 5,000 £ anuales; pero reclamando el contratante un crédito de £ 35,607-7-2 por obras en la via, quedó convenido que el precio del arrendamiento se aplicaria de preferencia al pago de ese crédito una vez comprobado y liquidado. Los gastos de conservacion y explotacion eran de cuenta de la compañia; salvo los originados por casos fortuitos que eran de cuenta del Estado.

Han trascurrido cinco años desde que el Gobierno de 1880 otorgó esos contratos, y la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, por causas que no es del caso ni de nuestra competencia averiguar, nada ha hecho, ni parece que ha podido hacer en lo tocante á la ejecucion de las obras contratadas. Por escritura pública de 20 de Enero del año corriente ha traspasado dichos contratos á Don Miguel P. Grace, y éste á su vez solicita del Gobierno que se introduzcan en ellos las modificaciones especificadas en las propuestas que motivan este expediente y el relativo al arrendamiento del Ferrocarril de la Oroya.

US. se sirvió pedir informe al jefe de la seccion de Obras Públicas y en el que precede, así como en el emitido en el otro expediente citado, ese funcionario expone que habiendo conferenciado con el proponente y discutido con él ciertas alteraciones en las condiciones de las propuestas, quedaron acordadas entre ambos los proyectos de bases que acompaña, los cuales, tanto por tener la aprobacion del recurrente, como por haber sido formulados con arreglo al espíritu de las instrucciones que el jefe de la seccion recibió de US. segun él mismo expone, son el objeto de este informe.

Conforme al órden de ideas que antes ha emitido la comision, juzga que el Gobierno debe allanar por su parte los inconvenientes que podrian presentarse al proponente, para la formacion de la sociedad que debe suministrar los fondos precisos para ejecutar las importantes obras en cuestion. En los años trascurridos desde que la administracion de 1877 se las concedió á Don Enrique Meiggs, apenas han sido iniciadas y la única parte de los contratos que se ha cumplido, ha sido la posesion y administracion del Ferrocarril del Callao á Chicla por los contratistas.

No hay duda que la guerra ha debido influir mucho en ese resultado; pero sean cuales fueren las causas que le han producido, la experiencia adquirida en todo ese tiempo, muestra la necesidad de aumentar en cuanto sea posible las facilidades y garantías.

Don Miguel P. Grace se propone inducir á capitalistas extrangeros á invertir permanentemente cuantiosas sumas en el Perú, y á nadie se le puede ocultar que en las actuales circunstancias, para alcanzar ese propósito, el estímulo debe ser grande y las seguridades completas. Grace no será si se quiere, sino un intermediario, aun cuando contribuya con

capitales propios; mejor seria por cierto tratar directamente con los que tuviesen disponibles los fondos y no dejasen contingencia alguna para la realizacion de las obras, una vez hecho el contrato; pero como esa oportunidad no se presenta, ni se ha presentado en tantos años, ni se presentará quizás en muchos mas, es forzoso prescindir de semejante circunstancia y atenerse á lo que ofrece la situacion. Si el proponente, interesado naturalmente en la realizacion de la Empresa, contando con las ventajas que le dán el crédito de su casa comercial en los Estados Unidos, sus relaciones mercantiles allí y en las plazas europeas, su conocimiento de este pais y los resultados de la negociacion que vá á proponer no consigue formar la compañia, tendríamos que resignarnos á que no se realizara en mucho tiempo la prolongacion del Ferrocarril al Cerro de Pasco y la obra del socavon.

Segun el proyecto de bases para el contrato de construccion, el proponente tiene derecho y se obliga á hacer la del Ferrocarril desde Chicla hasta Pasco, teniendo privilegio exclusivo por 25 años y propiedad por 99 años. Los trabajos de Chicla á la Oroya que se ejecutarán con sujecion al trazo ya aprobado, principiarán dentro de un año de la fecha de la escritura y deben quedar terminados á los cuatro. La seccion de la Oroya al Cerro de Pasco, debe quedar concluida á los tres años, contados desde la terminacion de la de Chicla á la Oroya; de modo que, el plazo para la construccion de la línea hasta el Cerro, es de siete años. El socavon quedará terminado dos años despues de que el Ferrocarril se entregue al tráfico público. En el artículo 5.° se estipula que si el contratista no concluye el Ferrocarril á los siete años, se le impondrá una multa de 5,000 libras esterlinas anuales miéntras dure la construccion, y el Gobierno podrá optar entre la multa ó la rescicion del contrato, así como la del de arrendamiento de la línea de la Oroya.

Respecto á esas condiciones, la comision observa que aun cuando se estipula en ellas que los trabajos de Chicla á la Oroya principiarán dentro del año de la fecha de la escritura, no se asegura de ningun modo esa obligacion del contratista. Podría suceder que trascurriesen uno, dos ó mas años, sin que se diese principio á los trabajos, miéntras tanto el contratista seguiría en posesion del arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla sin pagar arrendamiento; y el Gobierno ligado por un contrato que no podia rescindir hasta despues de siete años, quedaría inhabilitado para contratar con otras personas las obras que aquel no realizaba.

Seria de desear que se introdujese una modificacion en el sentido de que si trascurren dos años, sin que se haya dado principio á los trabajos y sin haberse formado la compañia, el Gobierno queda facultado para rescindir tanto el contrato de construccion como el de arrendamiento.

La comision manifestó al recurrente en una conferencia que tuvo con él, la conveniencia de introducir esa modificacion; pero no consiguió que la aceptase, y en contestacion á las razones que se le adujeron,

dijo: que actualmente tiene la posesion del arrendamiento de la línea de la Oroya por siete años, á mérito del contrato de 14 de Abril de 1880, y que aun cuando conforme á lo estipulado en él, está obligado á pagar la merced conductiva de 5,000 libras esterlinas anuales, como el Gobierno debe al arrendatario mas de 60,000 libras esterlinas por trabajos y trasportes, no solo, no tendría en ningun caso nada que abonar por arrendamiento sino que, al término de los siete años quedaría de acreedor del Fisco por un fuerte saldo. Expuso tambien que si trascurren dos años sin haber podido formar la compañia, será porque el estado general de los negocios no lo ha permitido y ningun inconveniente habrá en que el Gobierno no quede con su libertad de accion para contratar con otro desde que nadie se presentára. Manifestó finalmente su propósito de invertir en el mejoramiento de la línea y en su prolongacion hasta la Oroya los productos del camino.

En los artículos referentes á la parte técnica de la ejecucion del Ferrocarril, exencion de derechos y tarifas, cree la comision que están consultados y bien armonizados los diversos intereses que se relacionan con esos puntos.

Tampoco tiene observacion que hacer á nada de lo que se refiere á la construccion del socavon y á los derechos que por razon de esa obra se conceden al contratista.

Cuando en 1876 Don Enrique Meiggs elevó al Gobierno la propuesta que comprende la ejecucion de esa obra, se pidió informe al gremio de mineros del Cerro de Pasco, y el gremio informó no solo aprobando el proyecto con algunas lijeras modificaciones que fueron aceptadas, sino deteniéndose en manifestar las ventajas que su realizacion traería al pais y muy especialmente á la industria minera.

Las alteraciones que en el proyecto de bases se hacen de algunos de los artículos de los anteriores contratos de la materia, sirven unos para dejar establecido con mas claridad ciertos puntos, y otros son en favor de los intereses del fisco ó de los mineros.

Las principales condiciones del proyecto de bases para el arrendamiento del Ferrocarril de la Oroya son las siguientes:

El plazo del arrendamiento será de noventa y nueve años, el arrendatario no pagará arrendamiento durante los siete primeros años, contados desde el 1.° de Enero del presente, hasta el 31 de Diciembre de 1891; despues de esta fecha, la merced conductiva será de 5,000 libras esterlinas anuales, miéntras los dividendos de la compañia que se establezca no pasen de 7 °/₀ sobre el capital máximo de tres millones de libras esterlinas; cuando exeda de esa cifra, por cada uno por ciento de aumento, la merced conductiva se aumentará en 5,000 libras esterlinas; todos los gastos de explotacion y conservacion inclusive los provenientes de casos fortuitos, serán de cuenta del arrendatario.

Sin pretender entrar en este informe en consideraciones legales que no cree de su competencia, la comision considera demasiado largo el plazo de noventa y nueve años para el arrendamiento.

Así se lo manifestó al recurrente y le propuso la reduccion á cincuenta años que son la vida de una generacion, y que aseguran ámplia-

mente los intereses relacionados con la duracion del arrendamiento: pero el proponente no lo aceptó, porque á su juicio comprometeria ante los capitalistas los resultados de la Empresa.

La exoneracion del pago de arrendamiento por siete años, fué otro punto que se discutió con el proponente. La comision le expuso que no hallaba fundamento para esa exoneracion en el considerando del artículo 3.° del proyecto que dice: " Teniendo en consideracion el " tiempo necesario para terminar todas las obras á que se refiere el " contrato de construccion de esta fecha, la Empresa no pagará ar- " rendamiento alguno durante los siete primeros años desde el 1.° de " Enero del presente. "

La comision no veia relacion entre una cosa y otra, y no creia que la circunstancia de la duracion de las obras fuese motivo bastante para no pagar arrendamiento. El proponente manifestó, que la causa de la exoneracicn era el desistimiento que hacia por el artículo 2.° de todo cargo ó reclamacion contra el Gobierno por razon de los contratos anteriores, cuyos derechos él representa en la actualidad; que cuando se celebró el de 14 de Abril de 1880, el Gobierno debia á la Compañia de quien es cesionario libras esterlinas 35,607.1.2 pagaderos con las 5,000 libras esterlinas anuales, precio del arrendamiento; que esa deuda ha aumentado desde 1880 por trabajos hechos en la línea, fletes, pasajes, y materiales entregados al Gobierno á libras esterlinas 63,120.13.3 suma que daba por cancelada y pagada; que la línea del Callao á la Oroya necesita reparaciones y proveerla de nuevo material, y que en esos objetos tendria que invertir todos sus rendimientos. Expuso ademas que los gastos de conservacion, inclusive los provenientes de casos fortuitos, eran de su cuenta, mientras que, en los contratos anteriores, estos últimos, lo eran del Estado, lo que importa considerable diferencia á causa de los graves daños á que está expuesta la línea con motlvo de los frecuentes derrumbes.

La comision halló fundadas esas razones y no insistió en que se modificase la parte referente á la exoneracion de pago de la merced conductiva por los siete primeros años.

La comision despues de haber estudiado y discutido detenidamente los dos proyectos y de haber conferenciado con el proponente, no tiene otras observaciones que hacer á mas de las que lleva anotadas: no vé en ellos gravámen para el Fisco ni daño para ningun órden de interés: considera por el contrario que el pais reportará grandes ventajas de las obras á que se refieren y confia en que la opinion pública las acogerá favorablemente.

Juzga conveniente hacer en ellos las modificaciones apuntadas: una disminuyendo el plazo de noventa y nueve años fijado para el arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla; y otra estipulándose, que si á los dos años de firmada la escritura no se ha dado principio á los trabajos ni constituidose la Compañia con los capitales necesarios, el Gobierno quedará en libertad de rescindir ambos contratos; pero no pretende dar á esas modifieaciones una importancia tal, que su omision haga inaceptables los proyectos; sino que se limita á llamar sobre ellas,

la atencion de US. para que trate de obtener la aceptacíon del proponente.

Por todas las consideraciones que preceden,

La comision opina, porque el Supremo Gobierno celebre con Don Miguel P. Grace los contratos para la construccion del Ferrocarril de Chicla al Cerro de Pasco, y del socavon de Rumiallana, y para el arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla con arreglo á las condiciones que se determinan en los proyectos de bases formuladas por el Jefe de la Seccion de Obras Públicas.

Lima, Febrero 11 de 1885.

Manuel O. Villate—M. Candamo—J. Gildemeister.

Lima, Febrero 11 de 1885.

Vista al señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema de turno en lo administrativo.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Excmo. Señor:

El Fiscal dice: que la propuesta del señor Miguel P. Grace para la construccion del Ferrocarril de Chicla á Cerro de Pasco y socavon de Rumiallana no es á firme: depende de que él llegue á conseguir la formacion de una Compañia anónima con suficiente número de accionistas, que lleven á cabo la obra; no solo con el aliciente de sus productos sino lo que es mas importante y casi colosal, el beneficio de los ricos minerales del renombrado Cerro de Pasco, abandonados ó no poseidos por otro. Así pues, la Empresa del Ferrocarril no viene á ser sino el medio de explotar uno de los veneros mas proficuos de riqueza, cual es el mineral de Pasco. A la vez importa el progreso de los pueblos trasandinos, la aproximacion de las regiones de los bosques para llegar al Amazonas, que nos ponga en directa comunicacion con el Atlántico y el consiguiente desarrollo del comercio y de la industria.

Para obtener esos fines es necesario conciliar los intereses de la Empresa con los del público: es necesario distribuir prudencial y económicamente los beneficios entre la Empresa y el Estado; cuyos principios no están consultados del todo en la propuesta acordada á fojas 1 letra "A," entre el señor Grace y la Seccion de Obras Públicas, en 30 de Enero próximo pasado; apoyada en 11 del que rije por la comision compuesta de los señores Manuel Ortiz de Villate, M. Candamo y J. Gildemeister, de que paso á ocuparme siguiendo el mismo órden de los artículos del referido proyecto.

Artículo 1.° Contiene cuatro partes; la tercera, entrelazada con la última, dice: "del mismo modo que el Ferrocarril del Callao, que es " objeto del contrato especial elevado á escritura pública en esta mis- " ma fecha."

Se halla tan íntimamente ligada la Empresa del Ferrocarril del Callao á Chicla, con la de Chicla á Pasco, que no pueden separarse sin muy graves inconvenientes: puede decirse que es una sola línea, cuyos términos son el Callao y Cerro de Pasco. Tan cierto es esto, que á la vez que se propone la continuacion del Ferrocarril de Chicla á la Oroya y la construccion desde este punto á Pasco, se pretende por separado el arrendamiento por noventa y nueve años de la seccion del Callao á Chicla. Habiéndose tratado sin embargo por separado de la seccion entre el Callao y Chicla, será en ese expediente que este Ministerio se ocupe de la materia.

Volviendo al artículo 1.°, no se fija el dia desde el cual comienzan á contarse los términos: debe señalarse desde la fecha de la escritura que se otorgue para la mayor claridad.

Debe suprimirse la enunciada última parte y ponerse en su lugar y á continuacion las cláusulas relativas á la seccion entre el Callao y Chicla, para que haya un solo contrato.

Artículo 2.° Debe adicionarse diciendo: Para el efecto tendrá el término de cuarenta y cinco dias desde que el Gobierno ponga en conocimiento del representante de la Empresa en el Perú, el contenido de la propuesta que se le presente. Vencido este plazo con respuesta ó sin ella, caducará cada vez el derecho de preferencia.

Artículo 3.° Debe decir: las tarifas del Ferrocarril de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, serán las mismas que rijen en el Ferrocarril del Callao á Chicla, siendo pagaderas en plata sellada, del peso de veinte y cinco gramos y ley de nueve décimos fino, por cada sol, conforme á la ley peruana de 14 de Febrero de 1863 ó en su equivalente.

Debe establecerse que las tarifas acordadas con el Gobierno, no podrán alterarse proporcionalmente por la Compañia, sino cuando el cambio suba de treinta peniques por sol de plata ó baje de cuarenta y cinco peniques.

Artículo 4.° Para su mayor claridad debe modificarse en los siguientes terminos: La Empresa comenzará los trabajos de Chicla á la Oroya, con sujecion al trazo ya aprobado, en doce meses contados desde la fecha de esta escritura y el camino quedará terminado dentro de cuatro años contados desde la citada fecha.

Ejecutará y terminará el Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, dentro de tres años contados desde la terminacion de la seccion de Chicla á la Oroya, debiendo ser aprobados por el Gobierno, los planos á que se refiere el artículo siguiente.

Artículo 5.° Conforme.

Artículo 6.° La primera parte queda comprendida en el artículo 4.° La 2.ª debe suprimirse, que dice: "Queda convenido que no será

" obligatorio para la Empresa, construir las Estaciones en conformi-
" dad con los planos mencionados, pues en esas y otras materias que
" no sean necesarias para el buen servicio, podrá hacer la Empresa
" las economías que crea convenientes."

El Fiscal cree que las estaciones en proyecto aprobadas por el Gobierno, no son de lujo sino modestas, consultando solo la comodidad de los pasajeros y la seguridad de las mercaderías. En el presupuesto y en el pliego de especificaciones debe determinarse la estension y materiales que se empleen para uno y otro objeto, á fin de que la economía no se convierta en desprecio al público y que las mercaderías depositadas temporalmente no sufran deterioro. Debemos evitar que se repita lo que por mucho tiempo sucedió en la estacion inglesa de Chorrillos, que era una ramada empedrada indigna de figurar aún entre las caballerizas; ó como sucede ahora en la Estacion de Lima para el Ferrocarril de Ancon. Las frases subrayadas dán lugar á abusos que es necesario evitar, poniendo, por ejemplo, coches de tercera clase para pasajeros de primera, etc. etc. No debe permitirse un material rodante parecido al de Panamá.

Artículo 7.° Conforme.

CAPITULO II.

SOCAVON.

Artículos 1.° á 3.°—Conformes.

Artículo 4.°—Debe enmendarse la fecha del último padron de minas, pues se cita el año de 1889, y debe suprimirse la parte que dice: « pero si se rebaja dicha contribucion, la Empresa aprovechará de la « rebaja durante su vijencia.»

Esta supresion es necesaria; porque no hay derecho en el Gobierno para librar por noventa y nueve años á la Empresa de pagar á la Nacion un impuesto que satisfacen todos los mineros, aún cuando sean peruanos. Si el impuesto se rebaja, aprovechará de ello la Empresa al igual de los demas contribuyentes; pero si vuelve á subir quince soles cada semestre que hoy pagan los mineros, no hay razon para que subsista la baja en favor de esta Empresa. Bástale por via de proteccion, saber que no pagará nunca mas de los quince soles cada semestre por cada mina.

Artículos 5.° á 11.°—Conformes.

Artículo 12.°—Corriente, reduciendo á la sesta parte la contribucion de desagüe en lugar de la quinta parte de todos los minerales que saquen de la parte inundada.

Artículos 13.° á 17.°—Conformes.

CAPITULO III.

DISPOSICIONES GENERALES.

Artículo 1.°—Contiene tres partes. Por la primera quedan libre de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de toda gabela, todos los artículos necesarios para la construccion de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, durante siete años contados desde la fecha de esta escritura.

Igual privilegio se pretende «durante esta consecion, pero va mas adelante: solicita en la tercera parte, que vencidos los siete años espresados, pagará los derechos de aduana vigentes en la fecha de este contrato, sin que el Gobierno pueda aumentarlos respecto de la Empresa; pero si el Gobierno los disminuyese, gozará de la rebaja durante su vigencia. El Fiscal está en contra de esta última parte, pues cree que es suficiente proteccion á la Empresa, que los derechos no excedan del arancel que actualmente rije. Obran aquí las mismas razones ya indicadas al tratar del artículo 4.° capítulo 2.°

Artículos 2.° à 4.° Conformes.

Artículo 5.° Conforme. llenándose préviamente la cita del decreto á que se refiere, cuya falta se nota en otros lugares del proyecto.

Artículos 6.° á 8.° Conformes.

Artículo 9.° Debe suprimirse la parte final que dice: «durante su vijencia»; porque puede interpretarse en el sentido de que es durante los noventa y nueve años del contrato. La Empresa queda garantizada con solo la seguridad de que no pagará mas del tres por ciento por las barras y pastas que produzca.

Artículos 10.° á 12.° Conformes.

ARTICULOS ADICIONALES QUE PROPONE LA FISCALIA.

Artículo 13.° La Empresa queda obligada á permitir en todo tiempo el empalme en cualquiera parte de la línea entre el Callao y el Cerro de Pasco, con cualesquiera vias férreas proyectadas ó que se proyecten, ya sean para el uso público ô de particulares, sin exijir remuneracion alguna.

Artículo 14.° La Empresa preferirá en igualdad de circunstancias el consumo del carbon peruano.

Artículo 15.° La Empresa ofrecerá á los habitantes del Perú, la quinta parte de las acciones en que se divida la Compañia, sin pagar prima ni comision alguna. Pasados tres meses desde la publicacion de la oferta, sin que hayan ocurrido solicitantes, podrà disponer la Empresa de las acciones sobrantes como lo tenga por conveniente.

Artículo 16.° Las dos terceras partes de los empleados que ocupe la Empresa, serán peruanos.

Cree el Fiscal que con las referidas modificaciones, V. E. habrá hecho un importante servicio á la República, abriendo á la Industria minera y comercial, nuevos veneros de riqueza. A la vez los capitales

estranjeros tendrán una colocacion segura y provechosa. El proyecto en tal concepto merece la aprobacion de V. E., salvo su mas ilustrado acuerdo.

Indemnizándose el valor del papel sellado.

Lima, Febrero 21 de 1885.

(Firmado)—*Paredes.*

Lima, Febrero 23 de 1885.

Vuelva este expediente al interesado para que en armonía con todo lo actuado, formule y presente su propuesta definitiva.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Excmo. Señor:

Habiendo aceptado yo en el fondo las modificaciones indicadas por el Jefe de la Seccion de Obras Públicas, despues de discutidas punto por punto, ellas forman la base de la propuesta que V. E. sometió, primero, al exámen de una comision especial y, luego, al del señor Fiscal de la Excma. Corte Suprema. En vista de todos los antecedentes y de las observaciones hechas, se me ha mandado entregar el expediente para que formule mi propuesta definitiva.

Como encuentro conciliables los intereses públicos y los de la Empresa en la mayor parte de las modificaciones á que se hace referencia en los dictámenes emitidos, las he aceptado, desde luego, sea precisando los términos para evitar oscuridades, sea señalando las restricciones necesarias para no sacrificar el éxito de la Empresa.

Propone el señor Fiscal que, la negociacion se califique con el nombre de "Empresa del Ferrocarril del Callao y Cerro de Pasco;" y que se cambie el proyectado contrato de arrendamiento con el de enfiteusis, debiendo éste y el de construccion, que comprende la obra del socavon de Rumiallana, constituir dos partes de un mismo convenio. Alegando su Señoría la imposibilidad de separarlos en dos contratos diversos, la imprescindible necesidad de reunirlos en un solo instrumento y la legalidad perfecta del enfiteusis, he adoptado esta idea cardinal del Ministerio Fiscal, á fin de que el convenio sea extrictamente legal y de que el Supremo Gobierno no abrigue temor de tacha alguna.

En cuanto á la forma, juzgo sí, que no es conveniente intercalar entre las cláusulas relativas á la construccion y apertura del socavon, las que se refieren al enfiteusis, para evitar todo motivo de oscuridad ó de interpretacion y por requerir ambos asuntos estipulaciones especiales.

Reconozco tambien la conveniencia, indicada por el señor Fiscal, de señalar la fecha desde la cual deben comenzar á contarse los plazos del contrato y de poner un término al ejercicio del derecho de preferencia acordado á la Empresa para la construccion de ramales.

No me parece aceptable la supresion que se propone respecto de las economías que la Empresa pueda hacer en la construccion de Estaciones ú otras obras que no sean indispensables para el buen servicio; porque por los términos mismos de esa estipulacion se establece, que las economías no afectan el buen servicio y que éste requiere construcciones apropiadas que satisfagan las necesidades públicas, no el establecimiento de grandes y costosos edificios.

Tratando de las contribuciones que el Estado puede suprimir ó disminuir, cree el señor Fiscal que la redaccion del proyecto pudiera dar lugar á interpretaciones dañosas á los intereses del Estado. En el nuevo proyecto se ha correjido esta falta, espresándose con mayor claridad el pensamiento que se quiso consignar.

Segun el dictámen fiscal, el artículo 2.° del proyecto sobre arrendamiento solo es aceptable, si las oficinas de hacienda manifiestan que el Estado es deudor á la Empresa en la actualidad. Sin duda por pensar su Señoría que no lo es, combato tambien el artículo 3.° referente á la exoneracion del pago de arrendamiento ó cánon por solo los primeros siete años, que son de trabajos preparatorios, de gastos de construccion, de desembolsos fuertes, de servicio activo y de pequeño rendimiento. La Seccion de Obras Públicas, que conoce el monto de las reclamaciones pendientes, que ha visto la cuenta formulada hasta 31 de Diciembre último, me impuso el contenido de la cláusula 2.ª á que se contrae el señor Fiscal y por la que se cancela toda responsabilidad recíproca en beneficio del Estado. Así, sin esa cancelacion, la Empresa habria podido obtener el pago de una fuerte cantidad, bastando para cubrir el cánon de muchos años, siendo ésta una de las razones por las cuales no puedo acceder al deseo manifestado por el señor Fiscal de que se modifique el artículo 3.°

Por último, el Ministerio público propone cuatro artículos adicionales. El primero impone á la Empresa la obligacion de permitir á otras empresas el empalme con la línea á Pasco. Acepto esta estipulacion en los términos propuestos por la Fiscalía; pero, he agregado una segunda parte, consignando la obligacion en la Empresa solicitante de dar las seguridades y garantías necesarias para no dañar el servicio y evitar accidentes. El segundo artículo, que establece la preferencia que la Empresa debe dar en el consumo al carbon del pais y el tercero que me impone el deber de ofrecer á los habitantes del Perú la quinta parte de las acciones de la Empresa, las acepto tambien con verdadera satisfaccion, haciendo votos por encontrar un competente número de suscritores, á fin de que éstos y el pais reporten los beneficios consiguientes. El cuarto y último expresa el patriótico pensamiento de dar ocupacion en las obras á dos terceras partes de peruanos del total de empleados. En el proyecto no se consignó esta idea porque la juzgué innecesaria, siendo naturalmente mi ánimo emplear

el mayor número posible de nacionales, aun excediendo de los dos tercios. Por esta razon y debiendo tenerse por base no solo el número sino la competencia, he querido ampliar la idea del señor Fiscal, conciliando á la vez todas las necesidades, con la redaccion que propongo y qué permitirá dar ocupacion á un número mayor que el marcado por él.

Debo ademas hacer notar á V. E. que, á pesar de estar acordadas con la Seccion de Obras Públicas las muchas é importantes modificaciones que me ha exijido y que han servido de base, he convenido en acordarle una nueva concesion importantísima que tambien encontrará V. E. en la propuesta definitiva. La Empresa se obliga á permitir al Supremo Gobierno el uso de sus postes para colocar en ellos alambres telegráficos, lo que importa, entre otras cosas, proporcionarle los recursos y medios mas eficaces para el servicio telegráfico del Estado.

Teniendo como tengo, á mérito del traspaso que me ha hecho la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco, el arrendamiento por siete años de la seccion del Callao á Chicla y siendo dueño de un crédito de sesenta y tres mil libras, con el cual puedo pagar el arrendamiento por ese término, quedando aun contra el Estado un fuerte saldo al concluir el plazo de la locacion, solo me ha impulsado á propener el convenio de modificaciones elevado por mí á V. E., el deseo de presentar mis contratos á los capitalistas extrangeros en forma clara y precisa, para tener la seguridad de realizar con buen éxito la empresa que me he permitido acometer.

Como puede convencerse V. E. haciendo el exámen comparativo de mi propuesta con los contratos vigentes, que he adquirido por un contrato de cesion y que fueron ajustados en época en que fué necesario, en proteccion de las mismas líneas, confiarlas á persona que pudiera conservarlas, hago concesiones valiosísimas, entre las cuales notará V. E. la de relevar al Supremo Gobierno del gravámen onerosísimo de conservar el camino reparando los daños causados por los derrumbes constantes que existen en la línea hasta Chicla y la rebaja muy considerable que he convenido hacer en las tarifas de los Ferrocarriles y telégrafos para el servicio del Estado.

Desde que sustancialmente se encuentran en la propuesta adjunta todas las ideas de conveniencia pública sujeridas en los dictámenes emitidos por la Seccion de Obras Públicas, la Comision y el señor Fiscal, espero de la ilustracion y patriotismo del Supremo Gobierno que V. E. se dignará prestarle su aprobacion.

Lima, Febrero 24 de 1885.

Excmo. Señor

(Firmado)—*Miguel P. Grace.*

— 1885 —

EMPRESA MINERA

Y FERROCARRIL DEL CALLAO AL CERRO DE PASCO.

CONTRATO DE CONSTRUCCION

DE LAS SECCIONES: CHICLA Á LA OROYA, OROYA AL CERRO DE PASCO Y SOCAVON DE RUMIALLANA.

CAPITULO PRIMERO.

Artículo 1.º La Empresa tendrá derecho y se obliga á construir un Ferrocarril entre la Oroya y el Cerro de Pasco, elijiendo el trazo y direccion mas convenientes. Sobre dicha línea tendrá la Empresa privilegio exclusivo por veinticinco años y propiedad por noventa y nueve años, contados desde la fecha de esta escritura, al fin de los cuales pasará al dominio del Supremo Gobierno del Perú, sin desembolso ni gravámen alguno. Dicha concesion se extiende á la seccion no construida del Ferrocarril de la Oroya y que está comprendida entre la Oroya y Chicla.

Art. 2.º La Empresa tendrá, ademas, en igualdad de circunstancias, el derecho de preferencia sobre cualquier otra, para la construccion de las líneas férreas que se hubiesen proyectado ó pudiesen proyectarse de cualquier parte de la línea, desde Chicla en adelante, hasta Jauja, Tarma ó Chanchamayo. Para el efecto tendrá el término de cuarenta y cinco dias desde que el Supremo Gobierno ponga en conocimiento del representante de la Empresa en el Perú, el contenido de la propuesta que se le presente. Vencido este plazo, con respuesta ó sin ella, caducará, cada vez, el derecho de preferencia.

Art. 3.º Las tarifas del Ferrocarril de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco, serán las mismas que rijen en el Ferrocarril del Callao á Chicla, segun la proporcion de distancias, pesos y gradientes, siendo pagaderas en plata sellada, del peso de veinticinco gramos y ley de nueve décimos fino por cada sol, segun la ley de moneda de 14 de Febrero de 1863 ó su equivalente. Las tarifas no sufrirán alteracion miéntras el tipo del cambio por sol de plata no sea mayor de cuarenta peniques ó menor de treinta y cuatro peniques; en cualesquiera de estos casos, las tarifas rejirán calculándolas al tipo del dia de la fecha de esta propuesta, que es de treinta y siete peniques por sol de plata.

Art. 4.º La Empresa ejecutará y terminará el Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco, dentro de tres años, contados desde la ter-

minacion de la seccion de Chicla á la Oroya, que hará la misma Empresa conforme al artículo 1.°, debiendo ser aprobados por el Supremo Gobierno los planos á que se refiere el artículo siguiente.

Art. 5.° Los planos del Ferrocarril de la Oroya al Cerro de Pasco serán hechos por la Empresa y á su costo y se presentarán al Supremo Gobierno para su exámen y aprobacion; quedando establecido que, en los terrenos de propiedad pública, que conforme á los planos aprobados, sean necesarios para el establecimiento de la línea, sus estaciones, depósitos, factorías y otras dependencias y cuya extension figura y demas condiciones consten del proyecto y cuaderno de especificaciones que se acompañen, serán cedidos por el Gobierno á la Empresa sin remuneracion alguna. El Gobierno ademas ayudará á la Empresa para la expropiacion de terrenos de particulares, en armonía con lo prescrito sobre la materia en el Reglamento General de Obras Públicas.

Art. 6.° La Empresa principiará los trabajos de Chicla á la Oroya con sujecion al trazo aprobado ya, de la fecha en un año, contado desde el otorgamiento de esta escritura, y el camino quedará concluido dentro de cuatro años, contados tambien desde la fecha de la presente escritura. Queda igualmente convenido que no será obligatorio para la Empresa construir las estaciones en conformidad con los planos mencionados, pues en esa y otras materias que no sean necesarias para el buen servicio, la Empresa podrá hacer las economías que crea convenientes.

Art. 7.° Si la Empresa no termina los trabajos del Ferrocarril de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco de la fecha de esta escritura en siete años, estará obligada, á partir del vencimiento de esos siete años, á pagar la multa anual de cinco mil libras (£ 5,000) por cada año que demore; y el Supremo Gobierno podrá optar, á su eleccion, desde ese vencimiento, entre aceptar la multa ó rescindir el presente contrato y el de arrendamiento del Callao á Chicla, pudiendo en este último caso confiar esos contratos á otra Empresa, sin mas responsabilidad que la del pago prévio del importe de los trabajos ejecutados por ella y de las expropiaciones consiguientes, de conformidad con los planos, presupuestos y especificaciones que se aprueben con arreglo á la cláusula 5.ª para la seccion de la Oroya al Cerro de Pasco. En cuanto á la seccion de Chicla á la Oroya, rejirá lo siguiente:

Puentes y viaductos. Importe de todos ellos ochenta y tres mil libras esterlinas (£ 83.000) las que deben repartirse entre el número de metros lineales correspondientes á todos los puentes y viaductos, para deducir el precio del metro lineal.

Túneles. Importe total, ochenta y tres mil libras esterlinas (£ 83,000) las que deben repartirse entre el número de metros lineales correspondientes á todos los túneles, para deducir el precio del metro lineal.

Via. Trabajos de terraplen y demas, hasta dejar concluida la línea con sus durmientes y rieles, expedita para el tráfico, en los primeros

treinta y un kilómetros, comprendidos entre Chicla y la cumbre de la cordillera, á razon de seis mil libras esterlinas (£ 6,000) por cada kilómetro y en los cuarenta y nueve kilómetros restantes, á razon de dos mil libras esterlinas (£ 2,000) por cada kilómetro; no siendo de abono los trabajos hechos en la via cuyos rieles no estén definitivamente colocados. Para fijar el número de metros lineales, correspondientes á los puentes, viaductos y túneles y deducir el precio del metro lineal que será de abono para la Empresa, se hará el cálculo ó trabajo de acuerdo con dicha Empresa, teniendo por base el inventario y valorizacion que al efecto se haga conforme á la cláusula 10.ª del capítulo 3.°

CAPITULO SEGUNDO.

SOCAVON.

Artículo 1.° Hará la Empresa el socavon de desagüe del Cerro de Pasco con sujecion al plano aprobodo por el gremio de mineros, que sirvió de base para dictar la ley de 24 de Mayo de 1861 y con las modificaciones aceptadas por el Ingeniero de Estado Don Alejandro Babinsky en el plano y perfil aprobados por el Supremo Gobierno, por decreto de 24 de Octubre de 1877, prévio informe de la Junta Central de Ingenieros, y cuyos originales se encuentran depositados en el archivo de ésta. Dicho socavon correrá á lo ménos de cincuenta á sesenta varas debajo del actual socavon de Quiulacocha, con todos los ramales que la Empresa crea convenientes.

Art. 2.° Los trabajos del socavon, estarán concluidos cuando mas tarde, dos años despues que el Ferrocarril sea entregado al tráfico público. Terminados estos trabajos de conformidad con los planos, si la Empresa creyere conveniente hacer trabajos suplementarios ó de ramificacion en beneficio del laboreo general de las minas, podrá hacerlo, siempre que no hubiera perjuicio de terceros.

Art. 3.° Durante la construccion de esta obra, gozará la Empresa de todos los privilegios que concedan las leyes de minas á las empresas mineras.

Art. 4.° Como por el hecho de perforar el socavon debe gozar la Empresa de todos los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventureros, á dicha Empresa corresponde la propiedad de todos los terrenos que no estén amparados con arreglo al anterior contrato. En cuanto á las minas reconocidas y amparadas, la Empresa reconoce el derecho de propiedad de los mineros en todas aquellas que estén debidamente empadronadas en el padron correspondiente al segundo semestre de 1879, por haber pagado la contribucion; pero, respecto de las minas que hayan sido ó fuesen abandonadas y que hubiesen quedado ó quedasen denunciables en lo futuro, por no haber pagado la contribucion, queda vigente, durante nueve años, á partir de la fecha de esta escritura, el derecho á favor de la Empresa de reasumir la propiedad de todas esas minas abandonadas y denuncia-

bles, abonando la contribucion de minas vigente en la actualidad y que el Supremo Gobierno no podrá aumentar á la Empresa durante el término de este contrato, siendo entendido que, si se rebaja dicha contribucion, la Empresa aprovechará de ella solo por el tiempo que esté en vigencia la rebaja.

En cumplimiento de esta estipulacion, el Supremo Gobierno expedirá las órdenes correspondientes para que la Diputacion de Minería del Cerro de Pasco considere en los padrones anuales, como propiedad de la Empresa, todas las minas no amparadas como de propiedad particular, desde la fecha del anterior contrato, procediéndose del mismo modo en lo sucesivo hasta la expiracion de los nueve años antes enunciados. Dicha órden comprenderá, igualmente, la prohibicion estipulada en los contratos anteriores, de admitir la denuncia de minas nuevas en el distrito de la jurisdiccion marcada á esa Diputacion de Minería, segun se consignó en el artículo 4.° capítulo 4.° del contrato de 3 de Febrero de 1877, que á la letra dice: "Artículo cuarto. Como por el hecho de perforar el socavon, debe gozar el señor Meiggs ó la Empresa ó Empresas que lo representen de todos los derechos que las ordenanzas de minería conceden á los aventureros, adquirirá la propiedad: 1.° de todos los terrenos que no estén amparados en esta fecha; 2.° de todas las minas que aunque trabajadas hasta alguna profundidad se encuentren abandonadas y no se conozca los propietarios de ellas. La propiedad de estas minas comprenderá no solo la zona que está sobre el socavon de Quiulacocha, sino lo que se logre desaguar debajo de él. Esta concesion se hace con arreglo á los artículos 1.°, 2.° y 3.°, título 5.°, artículo 17, título 6.° y articulo 10 título 10 de las ordenanzas de minería. Si pasado tres años despues de terminado el socavon de Rumiallana, la Empresa no estuviere laboreando todas las minas que ha adquirido segun este artículo, cesará su derecho de propiedad sobre las que no estuviesen en actual trabajo, en la época indicada, siendo entendido que, aun entónces, la Empresa tendrá el derecho de señalar las que desee conservar y que mantendrá en adelante con sujecion á las ordenanzas y disposiciones que rijen sobre minas. Todas las demas quedarán en los mismos términos y bajo las mismas condiciones que las de cualquier particular, esto es, serán denunciables aun por la misma Empresa, pagando la contribucion correspondiente.

Art. 5.° Se adjudica igualmente á la Empresa: 1.° la potencia hidráulica de las aguas del socavon de Quiulacocha, sin perjuicio de los derechos que sobre ellas tengan algunos mineros hasta la fecha; 2.° las aguas del nuevo socavon que corran por la quebrada de Rumiallana, en cuanto sean necesarias para los establecimientos ó haciendas que le convenga poner en ella, en la extension de una milla, desde la salida del socavon, quedando despues dichas aguas á beneficio del Estado.

Art. 6.° La Empresa gozará de todos los privilegios concedidos por las leyes á las compañias de minas.

Art. 7.° Durante la construccion del nuevo socavon, tendrá la Em-

presa el derecho de hacer funcionar la gran bomba que existe en la lumbrera de Mezapata y la bomba existente en la lumbrera de Yauricocha y de colocar una ó mas en los lugares convenientes para desaguar los planes inundados del tajo de Santa Rosa, ó de otros distritos, á su eleccion. Del fondo de las lumbreras tirará los rasgos ó socavones que estime convenientes, tanto para activar la perforacion del socavon nuevo, como para explotar los minerales inundados que se presenten y le corresponden, segun las cláusulas de este contrato.

Art 8.° Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se le concede libre uso, sin gravámen de ninguna clase: 1.° del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones; 2.° de las lumbraras de Mezapata, Yauricocha y Huancapucro. Se le concede, ademas, la propiedad sin gravámen: 1.° de las máquinas plantíficadas en las lumbreras de Mezapata y Yauricocha; 2.° de la máquina de Huancapucro; 3.° de las otras dos máquinas que tiene el Gobierno á su disposicion y que se hallan en el Cerro de Pasco y en el paraje de Conan.

Art. 9.° En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que haga uso, la Empresa ó quien la represente, entregará el 5 °/₀ durante los diez primeros años y el 2 1/2 °/₀ en los siguientes, de todos los minerales que explote, de entre los que se adjudiquen, con arreglo á la cláusula 4.ª Esta parte la pondrá á su costo afuera de las minas y libre de todo gasto, á la disposicion del gremio de mineros. La Empresa ó quien la represente tendrá el derecho, en cualquier tiempo, de comprar la compensacion que este artículo confiere al gremio, el de hacer permuta de dicha compensacion y el de realizar con los mineros, los arreglos ó convenios que la Empresa pueda hacer con cada uno de ellos relativamente á cualquiera de los objetos de este contrato, en la parte que les respecta, sin que para ello sea necesario la aprobacion del Supremo Gobierno, ni signifiquen gravámen para él. Sin embargo, pondrá en conocimiento del Gobierno las modificaciones á que hubiera llegado con los mineros dentro de los treinta dias de otorgado el contrato.

Art. 10. Todos los mineros que conserven la propiedad de sus minas, al empezar las obras de la Empresa, tendrán el derecho de seguir explotándolas, no solo desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, sino tambien los planes inundados de sus minas ó podrán ceder la explotacion de la parte inundada de ellas.

Art. 11. Si prefieren ceder la explotacion de la parte inundada de las minas, podrá explotarlas la Empresa por su cuenta y les dará el 25 °/₀ de los minerales que saque de ellas. Este 25 °/₀ les será entregado fuera de las minas, sin gravámen alguno.

Art. 12. Los que quisieren explotar las áreas de la zona inundada, comprendidas verticalmente debajo de la cuadratura exterior de sus minas, podrán hacerlo con las siguientes condiciones: 1.° harán saber á la Empresa su determinacion antes que ésta haya principiado los trabajos de desagüe con cuyo objeto avisará con sesenta dias de

anticipacion, cuando deben empezar los trabajos: 2.° le pagarán como contribucion de desagüe, la quinta parte de todos los minerales que se saquen de dicha parte inundada, la cual se le entregará fuera de las minas sin gravámen alguno· 3.° hará los trabajos con arreglo á las ordenanzas, fortificándolas debidamente: 4.° no tendrá dicha Empresa ó sus representantes, responsabilidad alguna por derrumbes, paralizacion de bombas, inundaciones ú otros accidentes que provengan de casos fortuitos ó de fuerza mayor.

Art. 13. Para el trabajo de las minas en seco, se observarán las reglas siguientes: 1.° los mineros no podrán invadir con sus labores, bajo ningun pretexto, la zona inundada, comprendida bajo el nivel de Quiulacocha, sin dar á la Empresa el aviso á que se refieren los artículos 10, 11 y 12 y haber hecho la declaracion, consignada en dichos artículos; si asi no lo hicieren, perderán en favor de la Empresa ó de sus representantes, como lo dispone las Ordenanzas, todos los minerales que hubiesen extraido de la zona que está bajo dicho socavon: 2.° para evitar estas invaciones, tendrá dicha Empresa por sus representantes el derecho de hacer reconocer, llegado el caso, las labores y frontones que se estén explotando por ellos y si los mineros se negasen á dejar hacer este reconocimiento, la Diputacion de minería prestará los auxilios necesarios para verificarlo, y por falta ú omision de ésta, lo hará la autoridad política.

Art. 14. Los mineros tendrán obligacion de permitir al representante de la Empresa el uso de las lumbreras particulares que tengan y de las bocas y caminos de sus minas, desde la superficie exterior hasta la profundidad del socavon de Quiulacocha, con el único objeto, de que tengan entrada y salida fácil sus empleados, dependientes y trabajadores. Cuando sea preciso hacer á costo de la Empresa cañones de ventilacion, se harán con arreglo á las ordenanzas y á las prescripciones de la ciencia y será responsable la Empresa de los daños que pudieran sufrir los mineros, por falta de cumplimiento de estas disposiciones. No tendrá responsabilidad alguna por los daños que provengan por casos fortuitos ó de fuerza mayor. Si los mineros quisieren impedir estos trabajos, podrá solicitar la Empresa el auxilio de la diputacion ó de la autoridad pública para conseguirlo.

Art. 15. Los derechos y obligaciones, que recíprocamente, se han impuesto los mineros para con la Empresa y ésta para con los mineros, asi como los detallados en este contrato y demas compromisos que se desprenden de las actas celebradas por los mineros, pidiendo al Gobierno la celebracion del contrato con fecha 11 de Noviembre de 1876, quedan vigentes.

Art. 16. Cualquiera diferencia entre los mineros y la Empresa acerca de la inteligencia y extension de sus respectivos derechos y obligaciones, será resuelta por árbitros arbitradores, amigables componedores, nombrados uno por cada parte. Los mismos árbitros nombrarán un tercer dirimente para el caso de discordia y su fallo será inapelable.

Art. 17. Todos los derechos y concesiones que en el presente capí-

tulo se otorgan á la Empresa, se entienden concedidos á ésta para que los haga efectivos de su cuenta y riesgo y sin responsabilidad alguna para el Estado.

CAPITULO TERCERO.

DISPOSICIONES GENERALES.

Art. 1.° Serán libres de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de cualquier otra gabela, todos los artículos que se necesiten para la construccion y conservacion de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco y del socavon, durante los siete años que se fijan como necesarios para la conclusion de estas obras, contados desde la fecha del otorgamiento de esta escritura.

Serán tambien libres de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de cualquier otra gabela, durante todo el tiempo de la concesion á que este contrato se contrae, los artículos principales necesarios para la conservacion y explotacion de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco y que se enumeran á continuacion: locomotoras á vapor ó motores eléctricos para locomocion que la Empresa podrá usar en sus líneas y dependencias y material rodante de todas clases, con sus piezas de repuesto, tubos y accesorios; rieles, con sus platinas, pernos, tuercas y clavos; durmientes y carbon de piedra.

Por todos los demas artículos que la Empresa necesitare, vencidos los siete años antes indicados, pagará los derechos de Aduana vigentes en la fecha de este contrato, sin que el Gobierno pueda cobrar á la Empresa otros ni en cantidad mayor, siendo entendido que si los disminuye la Empresa gozará solo de la rebaja mientras ésta dure.

Art. 2.° La Empresa está obligada á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere la nomenclatura expresada, haciendo la introduccion solo en la cantidad necesaria segun las circunstancias y exigencias de las obras, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con este objeto y con el de precaver el contrabando, las reglas y formalidades que creyese conveniente.

Art. 3.° El presente contrato puede ser trasferido á otra persona ó sociedad; pero, caso de realizarse la trasferencia, se dará aviso al Supremo Gobierno dentro de sesenta dias, para que en todo tiempo quede determinada la personalidad del contratista. La nueva Empresa no adquirirá mas derechos que los que le corresponda por este contrato en la época de la trasferencia.

Art. 4.° La escritura de esta modificacion y las de las Compañias que se formen para su cumplimiento, quedan exentas del pago de timbres en lo que exceda el importe de este impuesto de quinientos soles plata.

Art. 5.° Las tarifas que rejirán en el Ferrocarril de Chicla á la Oroya y desde la Oroya al Cerro de Pasco, serán las siguientes:

PASAJES.

	Por Kilómetro	
	PLATA.	
	PRIMERA CLASE.	SEGUNDA CLASE.
Seccion de Chicla y Cacaracra	6 centavos.	4 centavos.
Seccion de Cacaracra y Cerro de Pasco	4 centavos.	2 centavos.

FLETES.

	1000 kilógramos	por kilómetro	
	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
Seccion entre Chicla y Cacaracra	18 centavos	16 cents.	14 cents.
Seccion entre Cacaracra y Cerro de Pasco	16 centavos	14 cents.	12 cents.

Las clasificaciones de las tarifas precedentes serán materia de una resolucion especial.

En cuanto al servicio del Gobierno respecto á pasajes, trasporte de tropa y material de guerra, trenes extraordinarios y servicio telegráfico, rejirá lo dispuesto en el artículo 5.° del contrato de enfitéusis.

Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa.

Art. 6.° Los empleados y operarios de las líneas férreas, asi como los que sirvan para la apertara del socavon, y explotacion de las minas, estarán exentos del servicio militar, salvo el caso de guerra exterior y la Empresa tendrá el derecho de apersonarse por ellos y para exijir el cumplimiento de esta estipulacion y el castigo é indemnizacion, con arreglo á las leyes, de los que la infrinjan.

Art. 7.° Por los actos, faltas ú omisiones que se cometan en la línea con daño de personas ó cosas, la Empresa solo será responsable si se prueba que no se ha dado cumplimiento, por lo que á ella directamente, respecta á las prescripciones sobre el tráfico y demás del Reglamento General de Ferrocarriles, que cumplidas habrian evitado el daño. En los otros casos, cada empleado responderá por los actos que practique ó por las faltas ú omisiones que cometa, civil ó criminalmente, segun la naturaleza del hecho de que se trate.

Art. 8.° La Empresa podrá explotar por su propia cuenta las líneas telegráficas que existen ó que ella deberá establecer al lado de la línea férrea de Lima á Pasco, ó en las ramificaciones de esa línea, ó

en el Ferrocarril mineral de Pasco, salvo cuando el Gobierno tenga línea propia.

Esta estipulacion será tambien aplicable al Teléfono, si la Empresa lo establece.

Cuando el Supremo Gobierno lo crea necesario, podrá hacer uso de los postes de la Empresa, para extender sus líneas telegráficas ó telefónicas, siendo entendido que, en este caso, serán de cuenta del Supremo Gobierno los gastos de renovacion de su alambre y los que exije el servicio de su línea, sus aparatos, oficinas, empleados y demas, pues el servicio de la Compañia y el del Gobierno debe ser completamente independiente, sin que en ningun caso sea interrumpido ni dañado el servicio de la Empresa.

La Empresa se sujetará á lo prescrito en el Reglamento General de Telégrafos Nacionales y cobrará al público conforme á la tarifa señalada en dicho Reglamento.

Art. 9.° Queda exonerada la Empresa del pago de todo impuesto, gravámen o gabela, actual ó futuro, fiscal ó municipal, cualquiera que sea su denominacion y la persona ó autoridad que lo decrete, salvo lo estipulado en este contrato. Esta concesion comprende los metales que explote, beneficie, venda ó exporte, lo mismo que las barras y pastas metálicas, que venda en el pais; pero sobre las barras y pastas que produzca ó exporte para el extranjero, pagará un derecho que no excederá del tres por ciento, salvo el caso de que el Gobierno disminuyese ó suprimiese este derecho, en cuyo caso, la Empresa aprovechará solo la disminucion ó supresion por el tiempo que dure la rebaja.

Art. 10. Para los efectos de este contrato, se hará un formal inventario, con indicacion de las obras hechas, su estado actual, las existencias que hubiesen y la respectiva valorizacion, debiendo intervenir en la formacion de este inventario, un Ingeniero del Estado en representacion del Supremo Gobierno, y un representante de la Empresa. Las diferencias que hubieren serán resueltas por un dirimente nombrado de acuerdo por ambos comisionados.

Art. 11. Queda establecido que, si por razon del cumplimiento de este contrato, hubiesen diferencias entre el Supremo Gobierno y la Empresa, que no fuese posible arreglar de comun acuerdo. estas diferencias serán precisamente sometidas á los Tribunales del pais para que las juzguen con sujecion á las leyes de la República. Para este efecto, se considera la Empresa radicada en Lima, donde tendrá un representante debidamente autorizado por ella.

Art. 12. Las reclamaciones que los particulares puedan hacer contra la Empresa, serán dirijidas á las autoridades judiciales establecidas en esta Capital, si se trata de asuntos por su naturaleza contenciosos, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 16 capítulo 2.° para el sometimiento á arbitraje de las diferencias entre los mineros y la Empresa, acerca de sus respectivos derechos y obligaciones.

Art. 13. La Empresa queda obligada á permitir en todo tiempo el empalme en cualquiera parte de la línea entre el Callao y el Cerro de Pasco con cualesquiera vias férreas proyectadas ó que se proyecten,

ya sean para el uso público ó de particulares, sin exijir remuneracion alguna. La Empresa, sin embargo, tendrá el derecho de exijir todas las seguridades y garantias necesarias para que el cruzamiento ó empalme de la nueva línea no cause daño alguno al servicio público, ni dé lugar á accidentes en la línea de la Oroya, ni obligue á la Empresa á hacer gastos de ninguna especie por causa de la construccion ó conservacion del empalme.

Art. 14. La Empresa preferirá, en igualdad de circunstancias, el consumo del carbon peruano.

Art. 15. La Empresa ofrecerá á los habitantes del Perú la quinta parte de las acciones en que se divida la Compañia, sin pagar premio ni comision alguna. Pasados tres meses desde la publicacion de la oferta, sin que hayan ocurrido solicitantes, podrá disponer la Empresa de las acciones sobrantes como lo tenga por conveniente.

Art. 16. En la construccion de los Ferrocarriles y apertura del socavon, la empresa procurará emplear, por lo ménos, las dos terceras partes de peruanos, del número de personas que dichas obras requieran.

SECCION DEL CALLAO A CHICLA.

CONTRATO DE ENFITEUSIS.

Art. 1.° La duracion del enfiteusis será por el tiempo concedido para la devolucion al Supremo Gobierno de los Ferrocarriles de Chicla á la Oroya y de la Oroya al Cerro de Pasco en el contrato de construccion que antecede. La devolucion al Estado de las líneas mencionadas, se verificará bajo el respectivo inventario y con todas las máquinas, carros y demas elementos necesarios para su conveniente servicio y de conformidad con el que se forme para la entrega á D Miguel P. Grace, segun el contrato referido de construccion.

Art. 2.° El Gobierno y la Empresa se desisten de todos las cargos y reclamaciones que se han hecho ó pudieran hacerse por razon de los contratos celebrados antes de ahora ó por servicios que la Empresa haya prestado y gastos que haya hecho en esta línea y en la de Ancon, ó daños que hubiese sufrido; quedando establecido que todas las cuentas y reclamos, cualesquiera que sea su orígen, presentadas ó por presentar por la Empresa contra el Gobierno, asi como los cargos que éste haya hecho ó pudiera hacer á la Empresa, quedan definitivamente cancelados, sin que en ningun tiempo, ni por ningun motivo puedan el Gobierno ni la Empresa hacerse reclamaciones ó cargos á este respecto.

Art. 3.° Teniendo en consideracion el tiempo necesario para terminar todas las obras á que se refiere el contrato de construccion, la Empresa no pagará cánon alguno durante los siete primeros años, contados desde el 1.° de Enero del presente año. A partir del 31 de Diciembre del año de 1891, la merced conductiva ó cánon será de cinco mil libras esterlinas (£ E. 5,000) al año, ó su equivalente, pagaderas por anualidades cumplidas, mientras que los dividendos de la Compañia que se establezca no pasen de siete por ciento (7°/₀) al año sobre el Ca-

pital efectivo de la Compañia, que en ningun caso podrá considerarse mayor de tres millones de libras esterlinas (£ E. 3.000,000). Cuando los dividendos exedan de ese tipo, se aumentará el cánon ó la merced conductiva del camino á razon de cinco mil libras (£ 5,000) anuales por cada uno por ciento (1°/₀) que aumente el dividendo repartido, de modo que si el dividendo fuese de ocho por ciento (8°/₀) en el año, pagará diez mil libras (£ 10,000) si fuese nueve por ciento (9°/₀) se pagará quince mil libras (£ 15,000) y asi sucesivamente, aumentando ó bajando el exceso sobre el mínimun de cinco mil libras (£ 5,000) anuales, segun sea la marcha de la Empresa.

Es entendido que los dividendos mencionados se calcularán sobre todas las entradas provenientes de los Ferrocarriles hasta el Cerro de Pasco, asi como las del socavon y explotacion de minas á que se contrae el presente contrato y el de su referencia sobre el Cerro de Pasco, siendo igualmente entendido que el capital mencionado de tres millones de libras (L. E. 3.000,000) se refiere á toda la negociacion.

La Empresa hará constar, por medio del Ministro ó Cónsul del Perú en el pais donde esté constituido su Directorio, el monto del Capital efectivo, despues de los siete primeros años hasta el fin de cada año subsiguiente y el del dividendo que reparta la Empresa en cada año. Dicho Agente Diplomático ó Consular, solo tendrá derecho de verificar la exactitud del hecho del monto del capital y el de la distribucion de los dividendos, sin intervenir en la marcha de la administracion ni en su contabilidad.

Art. 4.° En el enfiteusis se comprende el uso de todas las Estaciones, máquinas, carros y toda clase de propiedades pertenecientes al Estado en esta via y sus accesorios. Se formará al efecto el respectivo inventario, para constancia de los hechos.

Art. 5.° Las bases de las tarifas serán las mismas contenidas en la propuesta que sirvió de base para el actual contrato, es decir:

PASAJES.

	Por kilómetro.	
	PLATA	
	Primera Clase.	Segunda Clase.
1.ª Seccion entre Callao y Chosica...	3 Centavos	1½ Centavos
2.ª Seccion entre Chosica y Chicla....	6 Centavos	4 Centavos

FLETES.	1000 kilógramos por kilómet·		
	PLATA.		
	Primera clase.	Segunda clase.	Tercera clase.
1.ª Seccion entre Callao y Chosica..	12 cents.	10 cents.	8 cents.
2.ª Seccion entre Chosica y Chicla..	18 cents.	16 cents.	14 cents.

Las clasificaciones de las tarifas precedentes, serán materia de una resolucion especial. Dichas tarifas podrán ser modificadas por acuerdo entre el Supremo Gobierno y la Empresa.

Trenes ordinarios.—Los militares uniformados pagarán individualmente, la mitad de la tarifa que antecede. Los funcionarios públicos y militares que viajen en comision del servicio, entregarán por cada viaje, al Jefe de Estacion donde se embarquen, una órden escrita y firmada por el Ministro de Estado respectivo ó el Oficial mayor de ese Ministerio ó el Prefecto del Departamento en que el embarque tenga lugar.

Estas órdenes ó pasajes serán cargados al Supremo Gobierno por la mitad del precio de tarifa. El trasporte de tropa y su material de guerra entre Lima y el interior, se cargará al Supremo Gobierno á razon de cuarenta por ciento (40%) de la misma tarifa.

Si ese trasporte tiene lugar entre Lima y el Callao, el pago será á razon de la cuarta (4.ª) parte. Estos precios de cuarenta (40) y veinte y cinco por ciento (25%) se abonará no solo por la tropa sino por toda persona y su material de guerra que la acompañe, siendo necesario en todos estos casos la órden escrita de las autoridades mencionadas y el certificado que debe dar el Jefe Superior que comande la tropa, del número de personas y de la carga que conduzca.

Trenes extraordinarios.—Entre Lima y el interior, rejirá lo que sigue: Si el convoy es conducido por máquina grande, el Gobierno pagará por una máquina sola, dos soles por kilómetro; con uno ó dos carros, tres soles; con tres ó cuatro carros, que será el máximun, cuatro soles; advirtiendo que si el convoy no pasa de Chosica, puede elevarse el número de carros hasta seis y que un convoy con cinco ó seis carros y dos máquinas pagará seis soles por kilómetro desde el punto de su partida. Es entendido que solo se contará la ida ó el regreso del tren, segun que vaya ó venga en comision del Gobierno, salvo que éste lo emplee en ambas direcciones, en cuyo caso pagará toda la distancia recorrida. No se pondrá tren extraordinario entre Lima y el interior por distancia que importe ménos de cien soles, salvo el caso de que se pague esta suma. Si el Gobierno emplease una máquina chica, con carrito ó sin él, pagará un sol por cada kilómetro que recorra; pero si la distancia fuese menor de 30 kilómetros, pagará siempre treinta soles entre Lima y el interior, y veinte, entre Lima y el Callao.

Entre esta Capital y el Callao se cobrará veinte soles (S/ 20) por cada tren compuesto de una locomotora grande y un carro y por cada carro extra cinco soles (S/ 5) mas.

Por cada máquina que el Gobierno mande encender y que no vaya en comision, pagará veinte y cinco soles (S/ 25). Por cada hora que sea demorado el tren respecto de la señalada en el pedido, se abonará á la Empresa diez soles (S/ 10), sea que se trate de ida ó de regreso entre el Callao, Lima ó el interior.

El Supremo Gobierno no pagará derecho alguno por el pasaje de sus máquinas y material rodante vacío por el uso que haga del desvío llamado "Dos de Mayo," miéntras exista, siempre que la línea de An-

con sea administrada por él y que el uso de ese desvío se haga sin daño del servicio público.

En caso de guerra será libre para el Gobierno el indicado desvío y el que conexiona en el Callao las dos líneas existentes entre esa ciudad y esta Capital, siempre que el servicio ordinario de la Empresa no sea dañado é interrumpido.

Servicio telegráfico.—El servicio telegráfico del Gobierno se pagará á razon de la cuarta parte del precio señalado para el público en los telégrafos nacionales, en todas las líneas de la Empresa.

La Empresa presentará mensualmente todas sus cuentas conforme al decreto de 14 de Marzo de 1884, para su exámen y pago.

Art. 6.° Como compensacion del impuesto señalado en el Reglamento General de Obras Públicas, la Empresa abonará la suma anual de un mil doscientos soles plata (S/ 1,200) en cuya cantidad se considera comprendido el gasto que demanda la inspeccion y estadística de los Ferrocarriles de que se ocupan los artículos 6 y 10 del Reglamento General del Ramo expedido en 17 de Enero de 1876.

Art. 7.° Los gastos de conclusion y consolidacion de la vía, así como los de conservacion y explotacion y los provenientes de casos fortuitos que demanden los Ferrocarriles, serán de cuenta de la Empresa.

Art. 8.° Serán libres de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de cualquier otra gabela todos los artículos que se necesiten para la conservacion y explotacion del Ferrocarril del Callao á Chicla, durante los siete años que se fijan como necesarios para la conclusion de las obras á que se refiere el contrato de construccion, contados desde el dia del otorgamiento de la presente escritura. Serán tambien libres de derechos de importacion, de movimiento de bultos y de cualquier otra gabela, durante todo el tiempo del enfitéusis, los artículos principales, necesarios para la conservacion y explotacion del Ferrocarril del Callao á Chicla y que se enumeran á continuacion:

Locomotoras á vapor ó motores eléctricos para locomocion, que la Empresa podrá usar en sus líneas y dependencias y material rodante de toda clase, con sus piezas de repuesto, tubos y accesorios; rieles con sus platinas, pernos, tuercas y clavos; durmientes y carbon de piedra. Por todos los demas artículos que la Empresa necesitare, vencidos los siete años antes indicados, pagará los derechos de Aduana vigentes en la fecha de este contrato, sin que el Gobierno pueda cobrarle otros, ni en cantidad mayor, siendo entendido que, si los disminuyese, la Empresa gozará solo de la rebaja mientras ésta dure.

Art. 9.° La Empresa está obligada á acreditar el objeto de las internaciones á que se refiere el artículo anterior, haciendo la introduccion solo en la cantidad necesaria segun las circunstancias y exigencias de la línea, reservándose el Gobierno el derecho de establecer con ese objeto y con el de precaver el contrabando, las reglas y formalidades que creyere convenientes.

Art. 10. Queda establecido que, si por razon del cumplimiento de este contrato, hubiese diferencias entre el Supremo Gobierno y la Empresa que no fuese posible arreglar de comun acuerdo, estas diferen-

cias serán precisamente sometidas á los tribunales del pais, para que las juzguen con sujecion á las leyes de la República. Para este efecto, se considerará á la Empresa radicada en Lima, donde tendrá un representante debidamente autorizado por ella.

Art. 11. Queda exonerada la Empresa de todo impuesto, gravámen ó gabela, actual ó futuro, fiscal ó municipal, cualquiera que sea su denominacion y la persona ó autoridad que lo decrete, salvo lo estipulado en las cláusulas respectivas de este contrato.

Art. 12. El presente contrato de enfitéusis, podrá ser trasferido, sin gravámen para la Empresa, á cualquiera persona ó sociedad; pero caso de realizarse la trasferencia, se dará aviso al Supremo Gobierno dentro de sesenta dias, para que en todo tiempo quede determinada la personalidad del contratista. La nueva Empresa no adquirirá mas derechos que los que le correspondan por este contrato en la época de la trasferencia.

Artículo adicional. Se consideran como reproducidos en esta parte los artículos cuarto, sesto, séptimo, octavo, doce y catorce del capítulo tercero del contrato de construccion.

Lima, Febrero 24 de 1885.

(Firmado)—*Miguel P. Grace.*

Lima, Febrero 26 de 1885.

Visto este expediente, iniciado por D. Miguel P. Grace como cesionario de los derechos de la Compañia del Ferrocarril de la Oroya y Mineral de Pasco y por el cual solicita que se modifiquen los contratos vigentes de que se encuentra en posesion, y considerando:

1.° Que es indispensable llevar adelante la terminacion del Ferrocarril del Callao á la Oroya, continuar esta línea hasta el Cerro de Pasco y ejecutar las demas obras relativas al socavon y explotacion de minas; y que por otra parte, en las actuales circunstancias de la República es necesario principalmente fomentar por todos los medios posibles el ingreso de capitales extrangeros sin cuyo concurso no seria fácil levantar la riqueza nacional al nivel que debe alcanzar.

2.° Que no siendo posible emprender la obra mencionada con capitales de una empresa sin que ésta corra á cargo de la parte ya ejecutada entre el Callao y Chicla, lo que no ofreceria inconvenientes para el Estado una vez que tenga parte en las utilidades en escala proporcional y creciente.

3.° Que á mas de ser notoria la gran importancia de la obra proyectada, con su realizacion se levantarán la industria minera, y demas ramos de la produccion nacional, lo que á su vez proporcionará al Fisco los recursos permanentes que suministren las Aduanas, con el aumento de importacion y exportacion que será la consecuencia necesaria de la realizacion de la Empresa.

4.° Que el Gobierno está plenamente autorizado y de una manera

especial para resolver esta cuestion por las leyes de 28 de Abril de 1873, 28 de Mayo y 8 de Julio de 1875.

5.° Que las nuevas bases de contrato presentadas por el recurrente se encuentra conformes con las conclusiones de los distintos dictámenes que obran en este expediente; y que en cuanto á los puntos no aceptados por aquel, son fundadas las razones que expone en su último recurso.

6.° Que en las mencionadas bases se asegura la terminacion del Ferrocarril de la Oroya, su prolongacion hasta el Cerro de Pasco y la construccion del socavon de Rumiallana, se estipula un plazo fijo para concluir los trabajos, y queda el Fisco respecto de la Empresa en condiciones mejor definidas y mas conveniente que las acordadas en los anteriores contratos de 3 de Febrero de 1877 y 13 y 14 de Abril de 1880, y

7.° Que no habiéndose podido realizar hasta hoy esa importante obra no obstante las muchas facilidades y concesiones dadas por el Gobierno; es manifiesta la conveniencia del contrato que se propone, atendidas las seguridades que ofrece para la ejecucion de los trabajos, y las ventajas fiscales estipuladas en él.

De conformidad en lo principal con el dictámen del Ministerio Fiscal, y el voto unánime del Consejo de Ministros; se resuelve:

Apruébase en todas sus partes la propuesta definitiva que antecede, quedando desde ahora estipulado, que al vencimiento de los noventa y nueve años, que es el término del presente contrato, el Gobierno entrará en posesion del Ferrocarril del Callao á la Oroya y Cerro de Pasco, del socavon y demas dependencias de uno y otro, sin gravámen ni responsabilidad alguna, conforme á las cláusulas respectivas, y todo en perfecto estado de servicio segun lo pactado en el contrato de construccion del Ferrocarril del Callao á la Oroya y en este contrato.

En consecuencia, pase este expediente al Ministerio de Hacienda para que por ese despacho se extienda la respectiva escritura. Regístrese y publíquese—Rúbrica de S. E.

(Firmado)—*Aliaga y Puente.*

Lima, Febrero 27 de 1885.

Extiéndase la respectiva escritura.

(firmado)—*Galup.*

Lima, Febrero 27 *de* 1885.

Pase al Escribano de Hacienda Don Claudio J. Suarez para que extienda la correspondiente escritura con arreglo á la minuta que se acompaña; y fecho, devuélvase este expediente y los que se se acompañan con el testimonio respectivo.

(Firmado)—*Márquez.*

ANEXOS.

MANUEL PARDO,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.° Se autoriza la construccion de las siguientes líneas férreas:

De la Oroya á Pasco

De la Oroya á Jauja y Huancayo

De la Magdalena á Cajamarca

Del punto mas conveniente de la línea de Arequipa al puerto de Islay

Del punto mas conveniente de la línea de Puno á la ciudad de Lampa.

Art. 2.° Se autoriza el estudio de la línea de la Oroya á Chanchamayo y de Ica á la ciudad de Ayacucho.

Autorízase igualmente al Gobierno para que haga practicar los estudios de la prolongacion de la línea férrea de Piura hasta el punto llamado Limon del rio Marañon, en el Departamento de Amazonas, por las provincias de Huancabamba y Jaen.

Esta autorizacion no deroga la ley de 24 de Enero de 1871, que manda la prolongacion del ferrocarril de la Oroya hasta la ciudad de Ayacucho.

Art. 3.° Se garantiza un 7 °/o de interés sobre una suma que no exeda de diez y seis millones de soles á la empresa que construya con capital propio un ferrocarril desde la línea del Cuzco hasta un punto navegable, mas allá de la confluencia de los rios Tambo y Urubamba, y que establezca navegacion por vapor en el Ucayali. Esta garantía no empezará á correr hasta Enero de 1876.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la Sala de Sesiones del Congrèso en Lima, á 28 de Abril de 1873.—*Manuel F. Benavides*, Presidente del Senado—*José Simeon Tejeda*, Presidente de la Cámara de Diputados—*Félix Manzanares*, Senador Secretario—*José Maria Gonzalez*, Diputado Secretario.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 30 de Abril de 1873.

MANUEL PARDO.

Francisco Rosas.

MANUEL PARDO,

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.° Se derogan las leyes de 18 de Enero y 23 de Abril de 1873 que establecieron el estanco del salitre, y los supremos decretos expedidos para su ejecucion.

Art. 2.° Queda prohibida la adjudicacion de terrenos salitrales.

Art. 3.° Se autoriza al Poder Ejecutivo para adquirir los terrenos y establecimientos salitrales de la provincia de Tarapacá, adoptando con ese objeto, las medidas legales que juzgue necesarias. Se le autoriza igualmente para celebrar los contratos convenientes para la elaboracion y venta del salitre.

Art. 4.° El Poder Ejecutivo contratará, con garantía de los establecimientos que compre y de los demas terrenos salitrales pertenecientes al Estado, en la provincia de Tarapacá, un empréstito que no exceda de siete millones de libras esterlinas, que se aplicará en esta forma: hasta cuatro millones de libras esterlinas para hacer efectivas las disposiciones de esta ley, y hasta tres millones de libras esterlinas para concluir los trabajos de los ferrocarriles contratados con el Gobierno y atender á las necesidades generales del Estado.

Art. 5.° Miéntras el poder Ejecutivo pueda dar cumplimiento á lo dispuesto en los artículos anteriores, se establece un impuesto sobre cada quintal de salitre que se exporte por los puertos de la República, que no bajará de quince centavos de sol, ni excederá de sesenta, á juicio de aquel.

Art. 6.° El Poder Ejecutivo dará cuenta al próximo Congreso ordinario de todas las operaciones que practique en cumplimiento de esta ley.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la sala de sesiones del Congreso en Lima, á 23 de Mayo de 1875.—*Francisco de P. Muñoz*, Presidente del Senado—*Francisco Flores Chinarro*, Vice-presidente de la Cámara de Diputados—*Benigno de la Torre*, Pro-secretario del Senado—*Emilio A. del Solar*, Secretario de la Cámara de Diputados.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en la casa de Gobierno en Lima, á 28 de Mayo de 1375.

MANUEL PARDO.

Juan I. Elguera.

MANUEL PARDO,

PRESIDENTE CONSTITUCIONAL DE LA REPUBLICA.

Por cuanto el Congreso ha dado la ley siguiente:

El Congreso de la República Peruana.

Considerando:

1.° Que el producto del empréstito de quince millones de libras esterlinas ha sido insuficiente para la terminacion de los ferrocarriles decretados por las leyes vigentes de 24 de Enero de 1871 y 30 de Abril de 1873.

2.° Que los tres millones de libras esterlinas de que se ocupa la ley de 28 de Mayo último no llenan el objeto á que están destinados, y se hace necesario adoptar otras medidas;

Ha dado la ley siguiente:

Art. 1.° Autorízase al Poder Ejecutivo á fin de que haga las combinaciones y arreglos necesarios para la terminacion de los ferrocarriles de Payta á Piura, de Pacasmayo á la Magdalena, de Salaverry á Trujillo, de Chimbote á Huaraz y Recuay, del Callao á la Oroya y de Arequipa á Puno y Cuzco.

Art. 2.° En vista de la autorizacion conferida en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo podrá conseguir y aplicar al objeto de esta ley los fondos necesarios, ademas de los que se votan en la de 28 de Mayo último.

Comuníquese al Poder Ejecutivo para que disponga lo necesario á su cumplimiento.

Dada en la Sala de sesiones del Congreso en Lima, á 8 de Julio de 1875.—*Buenaventnra Elguera*, Vice-presidente del Senado—*Mariano I. Prado*, Presidente de la Cámara de Diputados—*Pedro A. del Solar*, Secretario del Senado—*Emilio A. del Solar*, Secretario de la Cámara de Diputados.

Al Excmo. Señor Presidente de la República.

Por tanto: mando se imprima, publique y circule y se le dé el debido cumplimiento.

Dado en el Palacio de Gobierno en Lima, á 9 de Julio de 1875.

MANUEL PARDO.

Aurelio Garcia y Garcia.

ACTA N.° 1.

Los que suscriben reunidos expontáneamente en la casa del minero Don Guillermo Schernemann para examinar las bases del contrato propuestas por Don Enrique Meiggs, referentes á la construccion del Ferrocarril de la Oroya á este asiento, construccion del socavon y desagüe del mineral, procedieron á discutir y examinar cada uno de los artículos de las dichas bases de contrato; y habiéndolas encontrado

conformes y convenientes á los intereses del Gremio, y habiendo visto en la aceptacion de las dichas bases el único plan salvador del porvenir, no solo del mineral sino tambien de los intereses del pais, las aceptaron en todas sus partes y sin modificacion alguna y resolvieron, que se diese cuenta al Gremio reunido de la presente aceptacion de las bases de contrato mencionado, y suscribieron en el Cerro de Pasco el once de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis.—Manuel Chavez, Juan Languasco, Andres Trujillo, Venancio Góngora, Manuel I. de la Torre, Manuel Jesus Zavala, Francisco P. Malpartida, p. p. de Juan Costa Manuel G. del Valle, Justo Portillo, p. p. Sagastaveitia, A. Valdivieso, G. Ticorso, José Gutierrez, G. Maghell, Manuel Neira, p. p. Agustin Tello, R. A. Van Middeldgh, Emilio Puch, Pedro Alcántara, p. p. de José Ceuchi, Antonino Rey, p. p. P. A. Lagravere, p. p. Cárlos Patiño, Nicolas Rareun, p. p. de Antonio Lankin, Ramon Lovis. Guillermo Schernemann, José Maria Escuza, p. p. Juan Esparza, José Maria Escuza, p. p. Juan A. Gordillo, Tancreus Olivero, por la testamentaría de E. O. de Villate, Gerardo Negrete, Tomas Alarcon, Félix E. Alania, Ramon Puga, Miguel Aparicio López, por M. Clotet, Andres Pardo, M. Loayza, Martin Guzman, Juan Maita, Manuel S. Cossío, J. Eduardo Real, Manuel Iglesias, p. p. de Don Manuel de la Cruz Gaona, Pedro V. Coz, Lorenzo Ariste, p. p. Jacinto Cortazar, R. A. Van Middeldyh, Ricardo Myers, Antonio Languasco, Ceverino Lovaton, por mi padre Manuel A. de la Torre, Manuel A. A. de la Torre, Casimiro Minaya, Justo R. Ascárate, Justo P. Parra, Secretario de la Diputacion de Minería etcétera.

ACTA N.º 2.

Justo P. Parra, Secretario de la Diputacion de Minería, certifica: que en el libro de actas y acuerdos generales que lleva esta Diputacion se halla á fojas ciento cincuenta y dos, ciento cincuenta y tres, ciento cincuenta y cuatro, ciento cincuenta y cinco y ciento cincuenta y seis, una acta del tenor siguiente:

En la ciudad del Cerro de Pasco á los doce dias del mes de Noviembre de mil ochocientos setenta y seis, reunido el Gremio de mineros en el local de la Diputacion de minería y bajo la presidencia de los señores diputados Don Apolinario Franco y Don Jose Maria Maurtua, prévia convocatoria hecha por éstos y abierta la sesion se pasó lista por el secretario segun el libro de matrículas, y se encontró cincuenta y un mineros reunidos, número mayor que las dos terceras partes de los sesenta y nueve matriculados, cuyos nombres se expresan á continuacion: don Apolinario Franco, don Andres Lloveras, don Andres Trujillo, don Antonio Languasco, don Bonifacio Jimenez, don Casimiro Noria, don Casimiro Minaya, don Félix Alania, don Genaro Maghella, don Guillermo Schernemann, don Hilario Parra, don José Cáceda, don José Malpartida, don Juan Aservis, don Juan Languasco, don José Maria Maurtua, don José Martinez, don Jorge E. Steell, don José R. Woolcott, don José Maria Escuza, don Justo R. Ascárate, don Manuel I. de la Torre, don Manuel Chavez, don Manuel G.

Matos, don Miguel A. López, don Manuel Loayza, don Manuel Sanchez Cossio, don Martin Guzman, don Pedro Gallo, don Ricardo Myers, don Ramon Puga, don Tomas Aldecoa, don Francisco Malpartida, y por poder don Agustin Tello, don Cárlos Patiño, don Juan Costa, don Juan A. Gordillo, don Juan Esparza, don Jacinto Cortazar, don Manuel Moreno y Maiz, don Manuel Clotett, don Manuel Iglsias, don Manuel de la Cruz Gaona, don Pedro A. Lagravere, don Pablo de Arrieta, don Manuel de Arrieta, don Francisco Colomera, don Pedro Gonzalez, don Manuel Neira y don Ceverino Lovaton. El señor diputado don José Maria Maurtua, manifestó que, con motivo del informe que el Gremio de mineros debe expedir en cumplimiento del decreto que el señor Director de obras públicas en el Ministerio de Gobierno, ha tenido á bien dictar en el importante proyecto que el señor don Enrique Meiggs ha presentado al Supremo Gobierno, sobre la terminacion del Ferrocarril de la Oroya, prolongacion de esta línea hasta esta ciudad y apertura del socavon Rumiallana, la diputacion como representante del Gremio de mineros, habia tenido á bien nombrar una comision que se encargase de abrir dictámen en el referido proyecto, á fin de que convocados á junta los señores mineros tuviesen en la discusion un punto de partida ilustrativo; y como la expresada comision habia entregado sus trabajos, era llegado el caso de que los señores mineros tomasen en consideracion la importancia de las obras con que debe ser favorecido el mineral, y notasen las inmensas ventajas ó los gravosos inconvenientes del documento sobre el cual les toca la delicada tarea de informar. En tal virtud se dió lectura al ya citado proyecto y al dictámen expedido por la comision; cuyo tenor es el siguiente:

Dictámen.—R. P.—Cerro de Pasco, Noviembre ocho de mil ochocientos setenta y seis—Señores diputados de minería—Los que suscriben miembros de la Comision dictaminadora en el importante proyecto que el Empresario Don Enrique Meiggs ha presentado al Supremo Gobierno, y remitido á ésta, para que el Gremio de mineros informe, tienen el honor de emitir su dictámen. Demas seria entrar en la apreciacion de la importancia que dicho proyecto lleva en sí; la ejecucion de las colosales obras á que se refiere, son sin duda las llamadas á despejar la oscura é indeterminada incógnita de nuestra situacion industrial y rentística, y por consiguiente á devolver á este mineral su antiguo explendor, y con él á todo el Departamento y aun á la Nacion entera. En efecto: la apertura del socavon, tiene indudablemente que ofrecer, ese sin número de veneros de riqueza, que inútilmente se pretenderia perseguir en la actualidad; el Ferrocarril, facilitando inmensamente el trasporte de máquinas para el perfeccionamiento de nuestra industria, llevando los productos de ésta y muchos de nuestros metales imbeneficiables á la costa, abrirá las puertas de nuevos mercados en el extranjero, tendiendo asi al equilibrio, sino completo por lo menos aproximado, entre la importacion y exportacion de la República, cuestion que en la actualidad es sumamente penosa por la falta que tiene el pais de artículos de retorno en una escala suficiente para responder á

las exigencias del comercio europeo. Estas razones, apuntadas á la lijera, toman la fuerza del convencimiento, si se atiende á la situacion financiera de la Nacion, cuyo estado deficiente jamás podrá salvarse sino se levanta una industria que por su exhuberante produccion y el inmediato expendio de sus productos pueda colocarse en paralelo con nuestras Islas guaneras. Por otra parte, el mineral abandonado á sus propias fuerzas, jamas podrá salir del estado de decaimiento y atraso, que dia á dia va alcanzando con tendencias inequívocas de una próxima ruina; si pues el proyecto en cuestion tiene por objeto evitar tan funestos males, es claro que los mineros deben aceptarlo. Por estas razones la comision opina porque presteis vuestro asentimiento al importante proyecto, con las ligeras modificaciones que hemos creido conveniente introducir, á fin de esclarecer algunos puntos dudosos y salvar otros de interpretacion contradictoria; sin que por esto se crea que hemos hecho alguna alteracion sustancial. Las modificaciones se refieren á los artículos octavo, noveno, décimo, décimo tercio, décimo cuarto y décimo quinto de la parte relativa al socavon y al artículo segundo de la parte relativa á las garantías del Supremo Gobierno; los que en nuestro concepto quedarán mas explícitos y terminantes en el sentido siguiente;

Socavon.—Cláusula octava.—Para facilitar los trabajos generales de la Empresa, se me concederá el libre uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad de ninguna clase: primero, del socavon de Quiulacocha y todas sus ramificaciones: segundo de las lumbreras de Mezapata, Yauricocha y Huancapucro. Se me concederá ademas el uso, sin gravámen, cargo ó responsabilidad durante todo el tiempo que trabaje: primero, de las máquinas plantificadas en las lumbreras de Mezapata y Yauricocha; segundo, de la máquina de Huancapucro; tercero, de las otras dos máquinas que existen en el Cerro y en el paraje de Conan pertenecientes al Gremio de mineros.

Cláusula novena.—En compensacion de los derechos de los mineros en las obras y máquinas de que yo haga uso, entregaré el cinco por ciento durante todo el tiempo que duren los trabajos de la Empresa, de todos los minerales que explote, dentro los que se me adjudiquen con arreglo á la cláusula cuarta. Esta parte la pondré á mi costa fuera de las minas y libre de todo gasto á disposicion del Gremio de mineros.

Cláusula décima.—Las minas amparadas con arreglo á la cláusula cuarta, serán propiedad de la Empresa y despues de treinta años cesará la garantía del Gobierno en cuanto al siete por ciento de interes del capital de seiscientas mil libras.

Cláusula décima tercia.—Para el trabajo de estas minas, se observarán las reglas siguientes; Primera: los mineros no invadirán con sus labores bajo ningun pretesto la zona inundada comprendida bajo el nivel del socavon de Quiulacocha, á excepcion de los mineros comprendidos en las cláusulas décima y duodécima.

Cláusula décima cuarta.—El uso de las lumbreras particulares que tengan los mineros, y de las bocas y caminos que tengan sus minas, será materia de un arreglo particular con cada uno de ellos.

Cláusula décima quinta.—Se aceptará suprimiendo la última parte que dice: los mismos árbitros nombrarán un tercero dirimente para el caso de discordia y su fallo será inapelable. La cláusula segunda de la parte relativa á la garantía del Gobierno, se aceptará con la siguiente adicion. En el caso de formarse alguna sociedad para proporcionar los fondos, el Gremio de mineros representado por su apoderado competente, será miembro nato de ella. Los mineros y vecinos de la República serán preferidos en las acciones que se emitan; y no excediendo éstas, del valor de cien libras para facilitar la participacion de las personas que no puedan disponer de mayores recursos con tal objeto. Tal es la opinion de vuestra Comision emitida despues de un detenido exámen; y que espera sea admitida por ustedes y el Gremio de mineros, salvo el mejor acuerdo.—Dios guarde á ustedes—José R. Woolcott—Hilario Parra—José Malpartida—Andres Lloveras—José Martinez.

Leidas ambas piezas, se consultó por la mesa al Gremio de mineros, si debia discutirse el dictámen; despues de un lijero debate se resolvió por mayoria en sentido negativo. En tal concepto el señor diputado Maurtua, indicó: que habiéndose desechado el dictámen de la Comision, debia discutirse el mismo proyecto, ya sea en su conjunto ó en partes. Dicha indicacion dió por resultado, una detenida discusion en la que tomaron parte los señores don Guillermo Schernemann, don Pedro V. Coz, como representante del minero, don Manuel de la Cruz Gaona y don Manuel I. de la Torre, en el sentido de que se discutiese el proyecto en conjunto. Los señores Maurtua, Malpartida y Martinez porque se discutiese cláusula por cláusula. Dado el punto por suficientemente discutido, se resolvió por mayoría la discusion en conjunto. En este estado el señor Malpartida pidió lectura de las cláusulas décima, undécima, duodécima y décima tercia con el objeto de probar, que entre las cláusulas duodécima y décima tercia existia una contradiccion manifiesta, particularmente en el punto en que el Empresario permite el trabajo de la zona inundada comprendida verticalmente debajo de la cuadratura exterior de las minas, bajo la sola condicion de un aviso anticipado; asentimiento que se deniega de plano en la cláusula décima tercia, que establece de un modo absoluto la prohibicion de que ningun minero, bajo ningun pretesto, podrá invadir dicha zona so pena de perder los minerales que extraigan. El señor Martinez, adhiriéndose á la opinion emitida por el señor Malpartida, agregó que convendria adicionar la condicion primera de la cláusula duodécima determinando el plazo perentorio dentro del cual los mineros deben dar el aviso á que se refiere dicha condicion. El señor Coz impugnó á los señores Malpartida y Martinez, apoyándose en que toda adicion ó aclaratoria era innecesaria. El señor Maurtua, refutó esta opinion manifestando que habiéndose pedido un informe al Gremio de mineros, éste, para expedirlo en conciencia, debia discutir y examinar detenidamente el proyecto, y mucho mas desde que se trata de un asunto tan importante; finalmente que una aclaratoria ó adicion en ésta ó aquella cláusula en nada afectaba la parte sustancial

la brevedad posible la contrata propuesta por el señor Meiggs, allanando todos los obstáculos que puedan hacer perder un tiempo precioso.

"Esta manifestacion y esta súplica la hacemos, Señor, en cumplimiento de un deber sagrado, pues creeríamos incurrir en un reprensible indiferentismo, sino contribuyéramos en cuanto nos es dable hacerlo, á dar vida nueva á un mineral, que aun en la agonía en que se encuentra, remite mas de doscientos mil marcos de plata á la costa anualmente.

Por tanto:

A V. E. suplicamos se sirva hacer mérito de la manifestacion anterior y disponer que obre este recurso en el expediente de su materia.

Es justicia, &c., &c.

Excmo. Señor—

Cerro de Pasco, Noviembre diez y siete de mil ochocientos setenta y seis.

Lagravere é hijos—Guillermo Schenemann—Andrés Trujillo—Venancio Góngora—Pedro A. Coz, por poder de don M. Gaona—A. Valdivieso—Agustin Tello—Juan B. Marinovich y Ca.—Garreta hermanos—J. Eduardo Steel, por poder de F. Sagastabeytia—A. Valdivieso—Lorenzo Ariste—Enrique Stone—Alfredo Lagravere—Rafael Girbau—José Maria E. Torres—S. Lossi—Pedro O. Cox—Cárlos Mognaschi—Bartolomé Rivera—M. Cerosi y Mognaschi—Nicolás Ramos—Vicente Balbi—Manuel Loayza—Juan A. Gordillo—Genaro Maghella—Jorge A. Mulgrew—Márcos Mognaschi, por poder de la testamentaria de E. O. de Villate—Geraldo Negrete—José Maria Demosti—Pedro Dupuich, por poder de Puccio y Ca.—N. Maghella—Ramon Soria—Bonosio Caule—B. del Castillo—José P. V. Galo—S. A. Giurcovich—Manuel A. Alvarado de la Torre—Antonio Queseria—Ignacio Rey, por poder de Arturo Lankin—Ramon Soria—Juan Mayta—Patricio Beraun—Augusto Clausius—A. Courrejolles—Cárlos Hetzel—Miguel Casas—S. Broatile—Estevan Cucuglion—Basilio Pavofrich—Tomás Gaugurevich—Cárlos Coronel—G. S. Costa—Angelino Espinoza—Domingo Asturrin, por poder de Santiago Alfaro—Tomás Caballero—J. E. Mindreau—Tancredi Olivero—W. Cassazza y Balbi—José Maria Tirado—Mateo Cosmes—Ramon de la Rota—R. A. von Middeldijke—Pablo Arias—Aquilino López—Felipe Puga—Dámaso Linares—Manuel B. Ramirez—Eusebio Santa Maria—J. M. Ponce de Leon—Guillermo Rowe—Nicolás Roca—Miguel Ibañez—Francisco Echevarria—Domingo Oneglios—Meliton Lazaret—Agustin Vargas—Antonio Ibarra—H. Bao, por poder de D. Oneglios—Domingo Oneglios—J. del Castillo—Santiago Alfaro—Pascual Ortiz—M. Corpancho—J. P. Malpartida—César Morosini—J. M. Valle—Pedro Alcántara—P. P. Alcántara, por poder de Juan Conté—M. J. Valle—Francisco Talancha—B. Hee—B. A. Igurra—Manuel Iglesias—Alberto Baroni—Augusto Taget—Dionisio Mosca—Martin Lobaton—P. Mendez—C. Lagravere—J. M. Escuza—J. Perez—Juan Aservi—P. Michel—Manuel Chavez—Ramon Meyer y Ca.—E. Dupuy, por poder de Juan Esparza—J. M. Escusa.

Exmo. Señor:

Miguel P. Grace, ante V. E. respetuosamente expongo: que habiendo cumplido con hacer imprimir por mi cuenta, el expediente seguido sobre el contrato de la "Empresa Minera y Ferrocarril al Cerro de Pasco", adjunto un ejemplar de esa edicion para que V. E. se sirva ordenar sea debidamente revisada, y fecho, darle autorizacion oficial.

Por tanto:

A V. E. suplico, se digne mandar como he pedido y es de justicia &.

Lima, Abril 10 de 1885.

Por poder Miguel P. Grace
(Firmado)—José Santos Urresti.

Lima, Abril 10 *de* 1885.

Informe el Jefe de la Seccion de Obras Públicas.

(Firmado)—Alcalá.

Sor. Director General:

En conformidad con lo ordenado por US. he procedido á la comparacion entre los expedientes originales sobre los contratos de arrendamiento del Ferrocarril del Callao á Chicla y de construccion del de la Oroya al Cerro de Pasco, con el folleto impreso que Don Miguel P. Grace ha presentado en este Ministerio, y en consecuencia puedo informar á US. manifestando que existe conformidad entre dicho impreso y los expedientes originales, notándose solo pequeños defectos de impresion, que son los que adjunto á US. en la fé de erratas que al efecto ha formado esta Seccion.

En esta virtud creo de mi deber manifestar á US. que puede darse valor oficial al referido impreso; salvo mejor acuerdo de US.

Lima, Abril 11 de 1885.

(Firmado)—E. A. Guimaraes.

Lima, Abril 14 *de* 1885.

Visto el recurso que antecede, por el cual se solicita se tenga como publicacion oficial el adjunto folleto, impreso por cuenta del contratista del Ferrocarril de la Oroya y que contiene todo el expediente relativo al contrato vigente de dicho Ferrocarril; y resultando del anterior informe emitido por la Seccion de Obras Públicas que hay conformidad entre el expediente original y el mencionado impreso cuya fé de erratas se acompaña; declárase oficial esta publicacion—Regístrese, dése cópia al interesado y archívese el adjunto ejemplar—Rúbrica de S. E.—Garcia Urrutia.

FÉ DE ERRATAS.

Págs.	Líneas.	Dice	Léase
11	22	Visto la precedente propuesta	Vista la presente propuesta
12	4	Hecho por el Gobierno.....	Hecha por el Gobierno
»	33	Si dentro de 1 año los mencionados	Si dentro de un año de la fecha, los mencionados
13	30	Por anualidad vencidas.....	Por anualidades vencidas
»	45	La prolongacion.....	la perforacion
15	14	á que ella se refieren.....	á que ellas se refieren
»	16	queda egregada.....	queda agregada
»	31	ciento cuatro vuelta.....	ciento cinco
»	33	mil ochocientos ochenta y uno	mil ochocientos ochenta y ochenta y uno
»	34	décimo tercio.....	décimo quinto
16	6	que suscribirán.....	que se indicarán
»	37	Ferrocarril y estaba.....	Ferrocarril mineral y estaba
18	8	Sino tambien el Ferrocarril.	Sino tambien los derechos al Ferrocarril
»	27	cantidad de tres mil.....	cantidad anual de tres mil
»	33	años espresados	años especificados
19	6	que instale.....	que establezca
»	7	que establezca	que organice
»	45	representativas por valor de.	representativas del precio de
20	3	otorga por ello	otorga por ellas
24	14	materia de otro.....	materia del otro
29	34	creyere conveniente.....	creyere convenientes
»	41	representante autorizado	representante debidamente autorizado
30	8	mencionada	marcada
31	7	Febrero 11.....	Lima, Febrero 11.
32	4	Reporte al Estado.....	reporte el Estado
34	14	Ferrocarril de la Oroya y Cerro de Pasco.....	Ferrocarril de la Oroya y Mineral del Cerro de Pasco
34	19	como sigue:	como siguen:

Págs.	Líneas.	Dice	Léase
36	16	Alejandro Babinske.....	Alejandro Babinski
38	47	los laboreos	las labores
39	9	sus laboreos.....	sus labores
48	10	este décimo sétimo testimonio	este primer testimonio
»	34	décimo tercio testimonio.....	noveno testimonio
»	»	veinte y cuatro útiles	veinte y nueve útiles
44	14	á su término.....	á su terminacion
49	35	la indole y avance	la índole y alcance
50	8	fundadas las observaciones...	fundadas todas las observaciones
»	11	la empresa ofrecia.....	la Empresa ofrecería
»	43	rescindir este.....	rescindirse este
53	46	colocados	colocados. Para fijar el número
»	»	»	de metros lineales correspon-
»	»	»	dientes á los puentes y túne-
»	»	»	les y deducir el precio del
»	»	»	metro lineal, que será de abo-
»	»	»	no para la Empresa, se hará
»	»	»	el trabajo de acuerdo con di-
»	»	»	cha Empresa, teniendo por
»	»	»	base el inventario y valoriza-
»	»	»	cion que al efecto se haga
»	»	»	conforme á la cláusula
54	4	aprobado en.....	aprobado por
55	3	artículo 4º.....	Artículo cuarto
56	2	Cerro de Pasco en el pasaje..	Cerro de Pasco y en el pasaje
»	15	debe poner.....	deberá poner
»	45	bajo el nivel Quinlacocha....	bajo el nivel del Socavon de Quiulacocha
63	40	la anhela.....	las anhela
64	2	lo que naturalmente.....	la que naturalmente
»	19	para efectuar	para ejecutar
65	2	á efectuar.....	á ejecutar
»	11	al público	al tráfico público
»	15	decreto al mismo.....	decreto citado al mismo
65	21	Meiggs y la Sociedad	Meiggs ó la Sociedad
»	22	del 25 al 30 ó del 40 al 50 %/º	el 25, el 30, el 40 ó el 50 %/º
»	36	las contratas.....	los contratos
66	40	que le.....	que lo
67	10	y los.....	y de los
68	23	comprende	comprendía
»	30	establecido	establecidos
69	10	años desde	años contados desde
»	19	35–607–12.....	35–607–7–2

Págs.	Líneas.	Dice	Léase
69	36	que hacer.....	que hacerles
»	41	las modificaciones	las dos modificaciones
70	18	á Cerro de Pasco.....	al Cerro de Pasco
71	27	que rijen.....	que rijan
»	36	en los siguientes términos....	en estos términos
72	26	Esta	Esa
»	30	subir quince	subir á quince
»	32	en favor de.....	en favor solo de
79	24	despues que.....	despues de que
82	29	cañones de ventilacion se harán.....	cañones de ventilacion y comunicacion para sus labores, estos cañones de ventilacion se harán
»	»	»	
»	»	»	
»	»	»	
83	37	corresponda.....	correspondan
»	39	de esta modificacion.....	de estas modificaciones
85	9	exije.....	exija
»	25	solo la.....	solo de la
88	17	se abonará.....	se abonarán
90	24	solicita que se.....	solicita, se
91	4	encuentra	encuentran
»	19	y el.....	y con el.

Lima, Abril 11 de 1885.

E. A. Guimaraes.

(Sello de la Seccion de Obras Públicas)

14 DAY USE
RETURN TO DESK FROM WHICH BORROWED

DOCUMENTS DEPT.

This book is due on the last date stamped below, or on the date to which renewed.
Renewed books are subject to immediate recall.

642-2569

JUN 11 1971

UCLA
INTERLIBRARY LOAN

14 DAYS AFTER RECEIPT
NON-RENEWABLE

1055

MAY 17 1971

LD 21-20m-8,'61
(C1795s10)476

General Library
University of California
Berkeley

Gaylord
PAMPHLET BINDER
Syracuse, N. Y.
Stockton, Calif.